AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

LOS ASES DEL BF 109 EN EL MEDITERRÁNEO Y EL NORTE DE ÁFRICA



ediciones delPrado

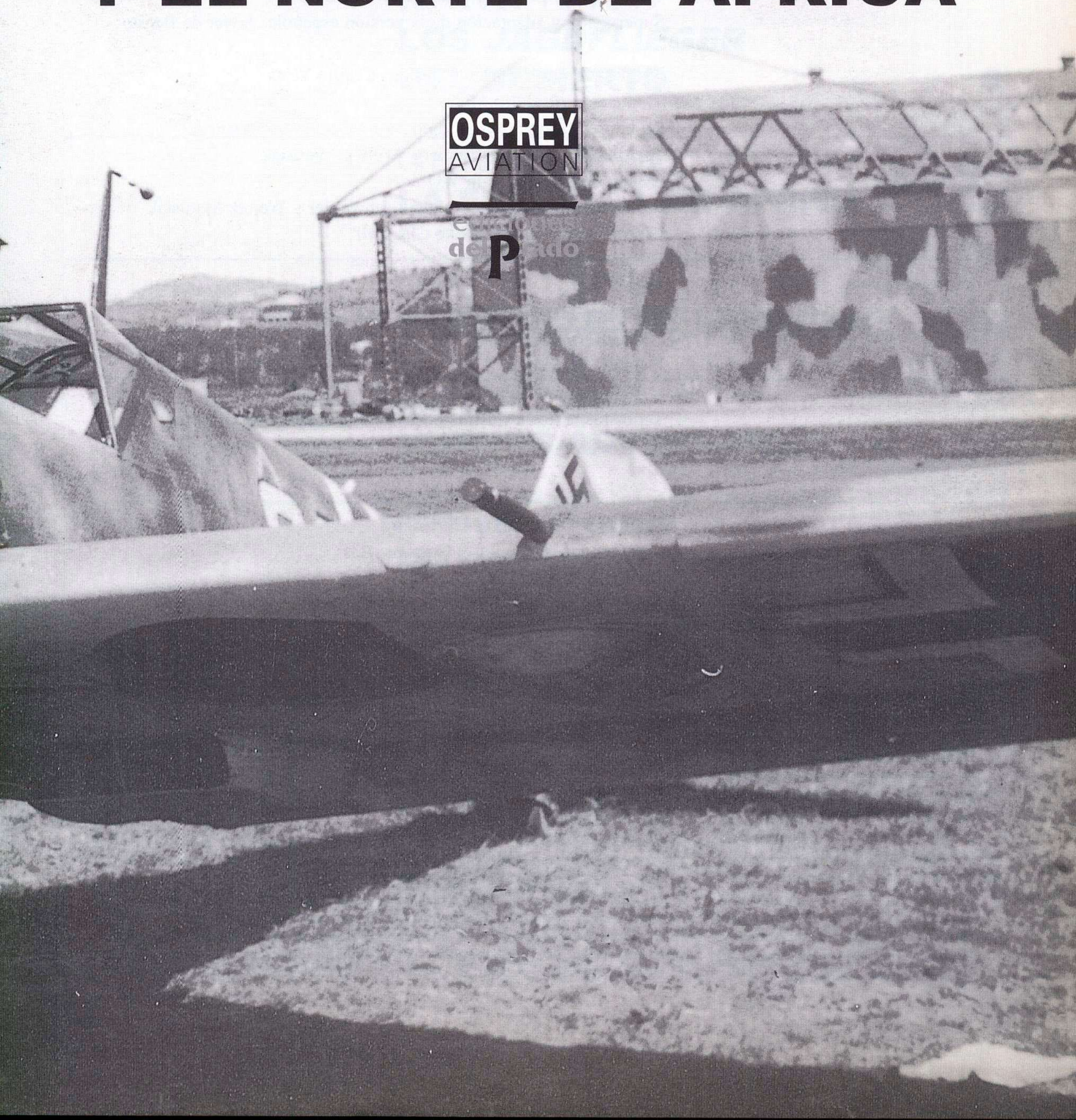
OSPREY AVIATION

LOS ASES DEL BF 109 EN EL MEDITERRÁNEO Y EL NORTE DE ÁFRICA



AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 16

LOS ASES DEL BF 109 EN EL MEDITERRÁNEO Y EL NORTE DE ÁFRICA



OSPREY AVIATION

ediciones del Prado

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito

Asesoramiento histórico y militar: Cecilio Yusta
Traducción: Rodolfo Muñoz
Basado en: Bf 109 Aces of North Africa and the Mediterranean
Texto de: Robert Gretzyngier y Wojtek Matusiak
Diseño de cubierta: Iain Wyllie
Perfiles de los aviones: Robert Gretzyngier y Wojtek Matusiak
Diseño de las figuras: Mike Chappell
Dibujos en escala: Robert Gretzyngier

Importador en Argentina I.D.E.S.A.
Patagones 2613 – CP 1437 C. Fed.
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
AYERBE y Cia. S.R.L.
Isabel la Católica, 1644 – CP 1269 C. Fed.
Distribuidor en Interior
D.G.P.
Alvarado 2118 – CP 1290 C. Fed.

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-308-5
D.L.: M-49408-1999

Ilustración de portada:
En la primavera de 1942, la estrella de la JG 27 en el norte de África, Hans-Joachim Marseille, estaba en su máximo esplendor. La perfecta combinación de los *Experten* y sus máquinas de guerra (el Bf 109F) podía competir sin problemas con la RAF en este teatro de operaciones y, de esta forma, Marseille se abrió camino a través de las filas aliadas de Kittykawk y Hurricane, avanzando hacia su victoria número 100. (*Ilustración de portada de lain Wyllie*)

ÍNDICE

LOS *JAGDFLIEGER* DEL DESIERTO

Tras declarar la guerra contra Gran Bretaña y Francia el 11 de junio de 1940, Benito Mussolini comenzó una ofensiva aérea inmediata para dejar fuera de combate a la isla de Malta, una base británica vital para cualquier plan de lanzamiento de ofensivas en Oriente Próximo. Su emplazamiento como *cruce de caminos* de las vías marítimas del Mediterráneo implicaba que el que controlara la isla podría dominar la ruta norte-sur desde Italia al norte de África y la ruta este-oeste desde Gibraltar a Alejandría y el Canal de Suez.

La agresión de Italia no fue del todo inesperada y las primeras incursiones fueron repelidas por un puñado de Sea Gladiator; la RAF dio a los atacantes una recepción lo más calurosa posible. Durante los siete meses posteriores, hasta el día de Año Nuevo de 1940, la Regia Aeronautica no consiguió destruir las defensas de Malta, aunque realizó un esfuerzo decidido para lograrlo. Los primeros Hurricane llegaron a la sitiada isla en junio y, en diciembre, la Luftwaffe se presentó en Sicilia para ayudar a los italianos. El *X.Fliegerkorps* estableció su cuartel general en Catania, con Palermo, Trapani, Gela y Comiso como sus principales campos de aviación en la isla.

Inicialmente, la fuerza aérea alemana estaba limitada a unidades de bombarderos y Stuka, con los Bf 110 como apoyo, pero en febrero de 1941, volaron hasta Sicilia 14 Messerschmitt Bf 109E de la 7./JG 26 para abrir una nueva fase en la guerra aérea del Mediterráneo. Al comenzar sus salidas de escolta sobre la isla casi de forma inmediata, el destacamento de la JG 26 inició una racha de buena fortuna sin parangón. Haciendo caso omiso de las débiles defensas de la RAF, los pilotos alemanes atacaron los campos de aviación malteses a su voluntad, derribando a los Hurricane de la defensa casi con impunidad y haciendo que, por lo general, la vida para los defensores, que ya tenían que soportar el constante castigo de las bombas italianas y alemanas, fuera muy desagradable.

La avanzadilla de la llegada más amplia al desierto occidental de la *Jagdwaffe* fue el puñado de Bf 109E-7 de la 7.*Staffel*, JG 26 *Schlateger*. Mandados por el *Experten* Oblt Joachim Müncheberg, los 14 aviones de esta *Staffel* llegaron al campo de aviación de Gela, en Sicilia, el 9 de febrero de 1941, fundamentalmente para apoyar el asalto de la Regia Aeronautica sobre Malta. En este caso, tras otra eficaz salida de destrucción de los Hurricane en la isla, Müncheberg desciende de su Bf 109E-7 personal para ser felicitado por uno de los miembros de su personal de tierra (a la derecha), que porta la tradicional corona de laureles de los ases para conmemorar la ocasión. Destaca el gallardete de metal blanco de la graduación en la antena de la radio del *Blanco 12*.



Aunque la RAF realizó numerosas salidas de interceptación y consiguió garantizar que los bombardeos rara vez se realizaran sin un cierto coste para los atacantes, era incapaz de enfrentarse a los Bf 109 de forma eficaz sin más ayuda. Muchos de los pilotos aliados llevaban relativamente poco tiempo en combate y sus Hurricane habían sido ya muy usados en su mayoría. Se recopilaron reclamaciones de varios pilotos que juraban haber derribado con toda seguridad un Bf 109, pero el pos-



El Fw Karl Laub, un veterano piloto suboficial de esta escuadrilla, que consiguió siete derribos antes de su muerte el 14 de diciembre de 1944, también formaba parte de la 7./JG 26. Destacan las protecciones de las ruedas que se utilizaban para evitar que las gomas de los neumáticos se estropearan con el calor extremo del Mediterráneo. El E-7 de Laub muestra tanto el característico distintivo del corazón rojo de la *Staffel* en su morro amarillo, como la *S* de la *Schlageter Geschwader* justo por delante de la cabina.

terior escrutinio de los informes de la Luftwaffe demostró que el nivel de supervivencia de los *Jagdflieger* en aquella fase de la guerra fue poco menos que milagroso. Pocos Bf 109 resultaron dañados, y mucho menos derribados, y la pequeña fuerza del Oblt Joachim Müncheberg impuso el desarrollo de los combates aéreos locales más o menos según sus propias condiciones.

Afortunadamente para los defensores de Malta, Hitler decidió invadir los Balcanes el 6 de abril, lo cual supuso la retirada de la mayor parte de la fuerza de caza de Sicilia, incluyendo la modesta fuerza de la 7./JG 26, que trasladó sus bases dentro de Italia para colocarse en el alcance de los blancos de Yugoslavia. Con la Luftwaffe igualmente interviniendo en Grecia, Malta disfrutó de un breve respiro, al menos con respecto a las incursiones de los Messerschmitt de la *Schlageter Geschwader*. Sin embargo, el 9 de abril volvieron a Sicilia.

Mientras realizaban, el 27 de abril, una típica misión de caza libre a gran altura alrededor de la isla, Müncheberg y su hábil punto, el Oblt Mietusch, localizaron un Sunderland que se aproximaba a su fondeadero. El hidroavión había estado guiando una escuadrilla de Hurricane que había despegado con anterioridad del portaaviones HMS *Ark Royal* y justo cuando estaba cogiendo velocidad llegaron los Bf 109. Fue suficiente una única pasada para incendiar el Sunderland, que rápidamente se convirtió en baja total. Éste fue el segundo hidroavión Short derribado por la JG 26, ya que el mes anterior se había hundido un único avión en su atracadero; también se dañó en aquel ataque otro Sunderland.

El propio Müncheberg había tenido un buen papel en Malta, consiguiendo sus 39ª y 40ª victorias el 1 de mayo. La presencia de la 7./JG 26 también había debilitado enormemente la moral de los defensores, aunque los días de este destacamento en el teatro de operaciones estaban contados. El 25 de mayo, Müncheberg demostró cómo era de completo su do-

En su trayecto hacia Sicilia, la 7./JG 26 se detuvo brevemente en los Balcanes, donde un anónimo *Jagdflieger* probó su habilidad en un medio de transporte menos potente que aquel al que estaba acostumbrado normalmente. Sin asumir riesgos con un modelo desconocido, este joven piloto parece bien preparado frente a un inesperado rizo terrestre. El "*piloto*" habitual de este *Mk I Burro* parece algo perplejo ante todo este episodio.



minio en el aire cuando mandó siete Bf 109 en un ataque de castigo a baja altura sobre el campo de aviación de Ta Kali, que era una de las principales bases de la RAF. Al aparecer desde el sur, una dirección que no usaban habitualmente, los alemanes sorprendieron a los defensores y dejaron ardiendo cinco recién llegados Hurricane Mk I del Sqn 249, tras dos pasadas sobre el campo de aviación. Fue un gesto de despedida típico de Müncheberg, que puso camino de vuelta a Sicilia, donde había sido destinado para combatir en Grecia, más que satisfecho con su "periodo de servicio" en Malta.

Mientras tanto, en abril llegó al Mediterráneo ayuda suplementaria alemana para Mussolini cuando el I./JG 27 ocupó el campo de aviación de Ain El Gazala en Libia, realizando su primera salida el día 19. La presencia de los cazas alemanes en el continente tenía que ayudar a las fuerzas terrestres italianas, que habían quedado bloqueadas durante unos diez meses por los feroces combates con los británicos en Cyrenacia. Hasta este punto de la campaña, las cosas le habían ido mal a las fuerzas del Eje en la colonia italiana, y se encontraban en serio peligro de ser expulsadas por completo del norte de África. Los planes a largo plazo de Mussolini de poner a todo Egipto bajo el dominio fascista parecía que se habían frustrado antes de que realmente hubieran comenzado. De acuerdo con las condiciones del *Pacto de Acero* con Italia, Hitler se sintió obligado a ayudar militarmente al dictador italiano en un teatro de operaciones de la guerra para el que personalmente tenía pocos planes. También se filtraría posteriormente que tampoco se había informado al *Führer* de los ambiciosos planes de Mussolini sobre su expansión por Grecia y Etiopía.

El norte de África

Bajo el control táctico de la *X.Fliegerkorps*, se enviaron tres *Staffel* de la JG 27 al norte de África con el aguerrido y hábil Hptm Eduard Neumann como jefe. Aunque sólo poseía la fuerza completa habitual de un *Gruppe* con unos 90 aviones, el I./JG 27 supuso una amenaza muy real para las operaciones aéreas aliadas. En su nuevo escenario, los *Jagdflieger* se enfrentaron a unidades de la RAF que, por lo general, utilizaban aviones que llevaban mucho tiempo en servicio, siendo los Hurricane de la Batalla de Inglaterra el principal caza aliado en la región. Gran Bretaña se vio obligada a conceder a Oriente Próximo una prioridad baja hasta que se contuvo el amenazante asalto alemán del cruce del Canal de la Mancha de 1940. En el momento en el que la JG 27 estuvo operacional en Libia apenas había comenzado a llegar a Egipto el goteo de aviones nuevos y de sustitución. No obstante, los aviones aliados sobrepasaban en número a los alemanes, una situación que iba a mantenerse incluso con el envío de unidades adicionales del Eje al norte de África.

Establecido en Ain El Gazala, situado en la costa mediterránea frente al Golfo de Bomba entre Tobruk y Tmimi, la JG 27 utilizó Gambut como base avanzada, posicionando una de las *Staffel* allí para las salidas diurnas, regresando los cazas a Ain El Gazala cada tarde. Durante los primeros días los pilotos adquirieron artículos de equipo de forma personal a los comerciantes árabes (y judíos) entre los que se encontraba la ropa, ya que el Estado Mayor de la Luftwaffe había realizado un aprovisionamiento escaso para periodos prolongados de vuelo en las condicio-

Fotografiado en Catania, en Sicilia, a comienzos de abril de 1941, el *Staffelkapitan* y poseedor de la *Ritterkreuz*, Hptm Karl-Heinz Redlich (a la izquierda en primer plano, sujetando unos documentos) informa a los pilotos de su I./JG 27 antes del largo vuelo por encima del mar hacia Ain El Gazala, en Libia. (*Schroer*)



nes del desierto. Sin embargo, los pilotos tenían sus propios uniformes reglamentarios y sus equipos de verano menos pesados, que eran los que llevaban la mayor parte del tiempo, adaptados con ropas de más abrigo cuando era necesario.

En términos generales, el desierto occidental tenía un clima bastante agradable en la franja costera donde estaban situados la mayoría de los campos de aviación, aunque todos los que pretendieran pasar una estancia prolongada tenían que considerar la máxima de que las altas temperaturas diurnas eran seguidas invariablemente por noches extremadamente frías. Los alemanes también se dieron cuenta de que en lo relativo a los aprovisionamientos y los equipos, de los que inicialmente hubo pocos suministros, los principales puertos africanos de Trípoli y Benghazi se encontraban en el final de una muy larga línea de suministros. Las piezas de repuesto para los aviones eran un problema continuo y el mantenimiento había que realizarlo al aire libre, dificultado por la falta generalizada de herramientas, de equipos pesados elevadores y de vehículos.

Aunque el Bf 109E estaba quedando desfasado en otros teatros de operaciones, era más que adecuado para la misión de la JG 27. Esto quedó sobradamente claro después de los primeros choques con los aviones enemigos; cualquier deficiencia inherente del *Emil* era compensada fácilmente por los pilotos, que ya llevaban cientos de horas con este modelo y al que le tenían un gran afecto.

Para evitar un desgaste excesivo de los motores de los Bf 109E que operaban en condiciones de polvo y arena, en 1940 se realizaron varias modificaciones para el "trópico". Entre ellas se incluían un filtro para la toma de aire de la presión de admisión del lado izquierdo en los motores Daimler Benz DB 601 A, el enfriamiento del lubricante y la ventilación del generador. Además, también se adaptaron puntos de sujeción para un depósito auxiliar en la panza de 300 litros y, a pesar de que a los *Jagdflieger* no les gustaban estos elementos, debido sobre todo a su riesgo inherente de incendio, los depósitos auxiliares resultaron útiles para los largos vuelos sobre el mar. Los aviones de la JG 27 llevaban los depósitos auxiliares en su ruta hacia el norte de África, pero parece ser que se hizo poco uso de ellos posteriormente.

Cuando la I./JG 27 se trasladó al desierto occidental se celebró una modesta ceremonia para el recibimiento previo de la *Staffel* en el nuevo teatro de operaciones; también se les entregó un estandarte de la Luftwaffe para conmemorar la ocasión. Un recién pintado Bf 109E-7/Trop, decorado con el famoso emblema del "Leopardo sobre África" del I.*Gruppe*, conforma un adecuado trasfondo para este acontecimiento, que casi con toda seguridad tuvo lugar en Ain El Gazala.



UNA TÁCTICA SEGURA

Aunque a menudo se obligaba a los *Jagdflieger* a operar en altitudes medias o bajas para escoltar a los bombarderos medios o de vuelo en picado, la doctrina de la Luftwaffe de mantener siempre una cobertura superior se impuso. Al utilizar la formación de "cuatro dedos", que había resultado ser tan efectiva desde la Guerra Civil española, los Bf 109E operaban normalmente en pequeños grupos, a menudo en unidades no superiores a las *Rotte* (dos) o *Schwarm* (cuatro). Los pilotos preferían, por lo general, una altitud de 6.000 pies, estableciéndose patrullas desde el amanecer hasta las 10.00 horas y desde las 16.00 horas hasta el atardecer, cuando el ángulo del sol y la omnipresente nube de polvo ponían en cierta desventaja a la tripulación aérea de cualquier avión que volara más bajo.

Aunque operaba como una fuerza de apoyo del Afrika Korps del General Erwin Rommel, la JG 27 disfrutó de un considerable grado de flexibilidad y libertad para planear sus propias operaciones. A menudo las salidas, especialmente las patrullas de caza libre, eran de apoyo sólo indirectamente

ya que se consideraba que la reducción de la fuerza de ataque de la RAF era una utilización mucho más eficaz de los precarios recursos de los *Jagdflieger,* ya que hacía que los movimientos de los suministros alemanes por carretera y aire fueran mucho más seguros. Y también dejaba a los *Experten* de los *Gruppe* libertad para eliminar a los numerosos rezagados de las formaciones enemigas.

La naturaleza de la guerra aérea del desierto en 1941 era tal que los *Jagdflieger* se encontraban con mucha frecuencia con cazas enemigos en combate, más que con bombarderos o aviones de reconocimiento y, de forma nada sorprendente, ellos iban a representar el grueso de sus victorias aéreas. Estos últimos modelos fueron muy escasos durante los primeros meses de la campaña, aunque se consiguió un pequeño número de derribos de Blenheim, Beaufort y Maryland.

Debido a la habitual dependencia de los suministros por vía marítima, los principales combates en el desierto occidental estaban limitados a las zonas costeras de Libia, una serie de batallas por las ciudades con puertos marítimos y por sus campos de aviación adyacentes que se extendió durante todo el conflicto, que duró tres años. La única carretera costera principal era una línea vital para ambos bandos y la posesión de sus secciones principales era la clave para los refuerzos a tiempo para los blindados, los vehículos y el personal.

Por encima de todo, era igualmente vital, tanto para el Eje como para las fuerzas aliadas, el mantenimiento de los suministros de combustible y petróleo para que los ejércitos enfrentados continuaran los combates; en cierto modo resulta irónico, considerando la posterior historia de esta región, que los lubricantes para la guerra no se obtuvieran en la zona local sino que, en el caso de la Luftwaffe, se transportaran hasta Trípoli desde Alemania en petroleros. Almacenado en bidones, el combustible se acumulaba en los campos de aviación, escondido bajo las redes de camuflaje o, preferiblemente, almacenado bajo tierra, sistemas ambos que lo ocultaban de la acechante aviación de reconocimiento y también lo mantenían frío. Por la misma razón, también se excavaron habitáculos subterráneos para el personal.

Tobruk

En abril de 1941 el Afrika Korps había abierto camino hasta Tobruk y tenía la ciudad prácticamente asediada. Los cazas alemanes con base en Ain El Gazala, que sólo estaban a 13 kilómetros al oeste de la ciudad portuaria, ofrecieron una importante protección a los Ju 87B-2 del II./StG 2, que bombardeaban a los defensores de forma incesante. Los contraataques aliados vinieron en la forma de los bombardeos y ataques terrestres de las posiciones alemanas y los enfrentamientos con las formaciones de cazas con las que frecuentemente se entraba en combate. Muchos pilotos alemanes quedaron sorprendidos por la táctica de los escuadrones de la RAF y de la Fuerza Aérea de Sudáfrica (SAAF). En comparación con sus propias formaciones de "cuatro dedos", bien ensayadas y flexibles, los británicos parecía que volaban en rígidas bandadas, como "racimos de uvas", como un piloto describió. Siempre que tenían oportunidad, los pilotos aliados solían formar círculos defensivos, utilizando la maniobrabilidad del Hurricane para realizar virajes cerrados. Los *Jagdflieger* que tenían los nervios templados disfrutaban arriesgando sus vidas



Uno de los oficiales más capacitados y con más tiempo de servicio de la Luftwaffe, el Hptm Eduard *Edu* Neumann mandó el I./JG 27 durante sus primeros días. Aquí aparece retratado con el *típico* uniforme del desierto. La comodidad, más que lo reglamentario, fue la consigna en Libia para los *Jagdflieger* cuando se trataba de elegir la ropa de vuelo.

al penetrar en estos círculos y eliminar blancos individuales. Otros superaban el miedo a colocarse en desventaja que suponía el anillo de las ametralladoras enemigas y emulaban a pilotos de la categoría de Marseille, que disfrutaban empleando esta táctica.

El núcleo en torno al cual se basaba la táctica alemana era la velocidad. El descenso en picado, las ráfagas de disparos, salir zumbando y evitar los combates aéreos eran las máximas que rara vez había que modificar. Se adoptaron en todas partes donde voló la Jagdwaffe y fueron extremadamente eficaces en el desierto. La claridad de la situación climatológica en el desierto también ayudaba a los pilotos que se mantenían alerta. Con frecuencia se localizaba a la aviación aliada mucho antes de que tuviera oportunidad de reaccionar, y las victorias se podían confirmar con facilidad ya que los restos intactos o ardiendo se solían observar a grandes distancias en aquel terreno monótono. A menudo, los *Jagdflieger* salían en coche para inspeccionar a sus víctimas de cerca y obtener algunos recuerdos según la tradición consagrada.

En esta atmósfera, los alemanes no pensaban muchas veces en asaltar las formaciones en toda su extensión. Su táctica superior a menudo les proclamaba como vencedores, pero apenas hubo suficientes Bf 109 disponibles para derribar formaciones completas de cazas o bombarderos poco a poco, y estaba claro que mientras esto se mantuviera ningún bando obtendría mucha ventaja.

La Luftwaffe disfrutó de la ayuda de sus socios italianos y dispuso, al contrario que la RAF, de una poderosa fuerza de transporte aéreo que impulsó de forma inconmensurable el flujo de suministros. Aunque la mayoría de los alemanes se llevaban bien con sus colegas italianos, había un sentimiento extendido de que su deficiente táctica les privaba a estos últimos de muchas oportunidades para aprovechar las cualidades de sus aviones. Esto se hizo especialmente patente cuando la Regia Aeronautica introdujo el Macchi C.202 en el otoño de 1941.

CRETA

La guerra en expansión del Mediterráneo obligó a Hitler a asegurar también Creta antes de trasladar el grueso de sus fuerzas hacia lo que pronto se iba a convertir en el frente oriental. Los II. y III./JG 77 y el I.(J)/LG 2, con una fuerza mixta total de 119 Bf 109, cubrieron el asalto aerotransportado bajo el mando de la *VIII.Fliegerkorps*. El ataque comenzó el 14 de mayo y el papel de los cazas fue modesto en términos de victorias y bajas. Una vez que o bien se derribó o se expulsó a los cazas de la RAF, los Bf 109 se pusieron a convertir en lo más seguras posible las zonas de desembarco para los *Fallschirmjäger* (paracaidistas), que tenían la orden de asegurar la isla. Se realizaron muchas salidas de ataque y las bajas por el fuego antiaéreo fueron más numerosas que durante la breve guerra aérea, ya que las tropas británicas habían fortificado muchas zonas y estaban bien atrincheradas. Habiendo solicitado ayuda al III./JG 52, la JG 77 descubrió realmente que la isla no sería nada segura hasta la llegada del III./JG 52.

Fue en las cálidas aguas que rodean Creta donde los Bf 109E-4 *Jabos* consiguieron sus mayores victorias durante la guerra contra la Marina Real; la JG 77 dañó seriamente al acorazado HMS *Warspite* y hundió el crucero HMS *Fiji* el 22 de mayo. Los pilotos de la *Lehrgeschwader*

(Ala de instrucción) 2 también tuvieron una buena actuación derribando tres Hurricane Mk I, interceptados en su ruta hacia Creta desde Egipto, durante los restantes días de la resistencia enemiga. A comienzos de junio, y con un enorme coste en tropas paracaidistas, Creta quedó por completo en manos alemanas.

Entonces la JG 77 se retiró hacia Europa del Este, al igual que la JG 52 y, en Libia, la JG 27 se sintió aliviada durante un receso provisional en las operaciones después de un ajetreado mes de abril. Tanto la 7./JG 26 como el I./JG 27 disfrutaron de un periodo de patrullas rutinarias, aunque algunos pilotos señalaron que, en junio, habían aparecido nuevos modelos de cazas según fue llegando la ayuda en forma de préstamos de los EE.UU. a las unidades del norte de África. Los Curtiss Tomahawk (P-40B/C) y los Kittyhawk (P-40D/E) estaban en la vanguardia de esta cooperación aliada e iban a desempeñar un destacado papel durante los siguientes meses. Fueron utilizados por las unidades de la RAAF (Real Fuerza Aérea de Australia), de la RAF y de la SAAF (Fuerza Aérea de Sudáfrica), pero no siempre de forma eficiente, desde el punto de vista aliado.

El debut del Sqn 2 de la SAAF con el Kittyhawk I (junto con el Sqn 250 de la RAF), el 15 de julio, provocó mensajes urgentes a Berlín para reequipar la JG 27 con los Bf 109F, ya que parecía que este nuevo modelo podría resultar un oponente más difícil que el Tomahawk; esto era especialmente cierto en lo relativo a su armamento, en el que se habían sustituido las ametralladoras de 7,69 mm por las de 12,7 mm. Sin embargo, los acontecimientos iban a demostrar una cosa bien diferente.

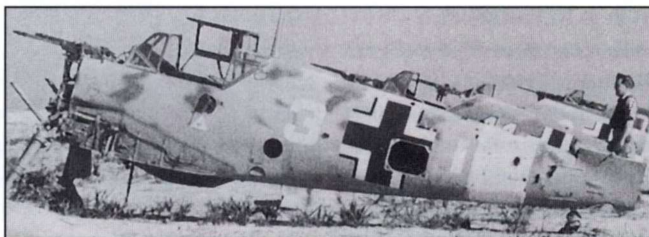
En su primera salida con los Kittyhawk, los aviones del Sqn 2 se encontraron con una formación de Ju 87. Mientras se concentraban en los bombarderos de vuelo en picado, los pilotos de los Kittyhawk fueron atacados por ocho Bf 109. Aunque no derribaron ninguno de los 14 aviones del Eje, simplemente el maniobrar con los sudafricanos demostró a los *Jagdflieger* que no tenían nada que temer del nuevo caza de Curtiss; la SAAF llegó a la misma conclusión.

La Luftwaffe describió de forma bastante sucinta al Kittyhawk como "un avión no muy bueno para cazar a los Messerschmitt". Dado que el enemigo seguía utilizando las formaciones "en bandadas", se le presentaron varios problemas. Al menos, los jefes de las unidades de la SAAF se habían enfrentado al desafío de la inteligente utilización por parte de los *Jagdflieger* de la altura y el sol en el momento en que llegaron los Kittyhawk al norte de África, aconsejando por consiguiente a sus pilotos que volaran a altitudes de hasta 18.000 pies. Sin embargo, esto provocó únicamente que los alemanes ganaran altitud poco después de despegar, en lugar de antes de enfrentarse a los aliados. Estos últimos no parecían tener en cuenta el hecho de que pocos aviones de cualquiera de los bandos podían alcanzar el excelente techo máximo de los Bf 109 (hasta 36.000 pies) y, durante un tiempo al menos, todos los modelos de caza aliados estuvieron en condiciones de inferioridad en el combate aéreo.

Müncheberg derribó dos Tomahawk el 29 de julio antes de que su *Staffel* recibiera órdenes para regresar a Francia. Cuando la 7./JG 26 se marchó en agosto de 1941, su registro total de victorias desde su llegada a Sicilia había llegado hasta los 52 derribos. Este resultado era incluso aún más relevante ya que se había logrado sin que se perdiera ni un solo Bf 109 ante la RAF.

LA ESTRELLA DE ÁFRICA

En el otoño de 1941 los ejércitos del desierto todavía disfrutaban de un receso en los combates y había tiempo suficiente para que el I./JG 27 se retirase hacia Alemania, *Staffel* por *Staffel,* para actualizarse del Bf 109E-7/Trop al F-2/Trop. Mientras se estaba realizando todo ello, el II.*Gruppe* volvió al Mediterráneo el 24 de septiembre, recién salido de los combates de Rusia. Tras haber logrado 39 victorias en diez días durante los primeros combates en el Este, su mejor *experten* era, de forma bastante apropiada, el *Gruppenkommandeur* Hptm Wolfgang Lippert. Con 25 derribos, precedía al Oblt Gustav Rödel con 20, al Obfw Erwin Sawallisch con 19 y al Obfw Otto Shulz, que había logrado 9 victorias.



La mayoría de los Emil de la JG 27 fueron repintados con un camuflaje de arena más apropiado, habitualmente con una banda blanca del teatro de operaciones en el fuselaje. El *Blanco 3* del primer plano también tiene una barra vertical del I.*Gruppe* justo por delante de la banda. La naturaleza móvil de la guerra del desierto hizo que ambos bandos abandonaran al enemigo aviones reparables; especialmente los alemanes sufrieron la falta de vehículos lo suficientemente grandes como para trasladar los aviones, a menudo casi de forma inmediata. Los aliados descubrieron estos E-7//Trops, despojados de cualquier pieza salvable, perfectamente alineados en Ain El Gazala a finales de 1941. Algunas semanas después, volvieron a manos alemanas ya que este campo de aviación cayó ante el Afrika Korps una vez más.

En aquel momento, se consideraba adecuada la fuerza táctica de la Luftwaffe para enfrentarse a cualquier avance importante británico ya que Ain El Gazala y Gambut albergaban cazas, Tmimi disponía de los Ju 87B-2 del II./StG 2 y Derna, de los Bf 110D del III./ZG 26. Además, Martuba y Benghazi eran campos de aviación alternativos que se utilizaban de forma rotatoria de acuerdo con la práctica habitual de la Luftwaffe de dispersar las unidades de vuelo en varias bases adyacentes. Los cazas podían utilizar cualquier campo de aviación sin dificultades, dado que se disponía del combustible de la calidad adecuada y la mayoría de las bases del norte de África estaban compuestas por, al menos, dos pistas de aterrizaje (norte y sur), si no por más.

Al igual que en otros teatros de operaciones, los escuadrones tenían que tener muy en cuenta las condiciones climatológicas y, aunque por lo general eran favorables para el vuelo, siempre había reservadas algunas sorpresas para ambos bandos. Se preveían y se tomaban medidas para



El camuflaje local se amplió con algunas rayas verdes de tigre en varios aviones de la JG 27. Éste espera su próximo aviso de despegue en una alarma, o incluso el final de la partida de *skat* que juegan varios pilotos con cascos abombados.

las tormentas de arena, pero las lluvias torrenciales podían anegar rápidamente los campos de aviación, dejando a los aviones en tierra durante días mientras las encharcadas "pistas" del desierto absorbían el agua que se había quedado en la superficie.



El movimiento de casi cualquier cosa sobre el suelo del desierto era acompañado prácticamente de forma invariable por una pequeña tormenta de arena, y difícilmente se podía esconder el despegue en alarma de una *Schwarm*, compuesta por un cuarteto de cazas con los motores muy revolucionados, todos acelerando para situarse en el aire en el menor tiempo posible. Fotografiados durante los primeros meses del despliegue del I./JG 27 en Libia, en este caso estos cuatro Bf 109E-7/Trop acaban de despegar hace unos segundos; cada caza deja tras de sí la característica "estela" arenosa al acelerar por la pista de Ain El Gazala a 110 nudos.

Durante la mañana del 3 de octubre de 1941 el II./JG 27 realizó su primera salida desde su llegada de Rusia, reclamando tres Hurricane. En los enfrentamientos de la tarde este *Gruppe* se lanzó en picado contra Sidi Barrani para atacar una docena de Kittyhawk del Sqn 2 de la SAAF, que acababa de finalizar su reabastecimiento de combustible; el escuadrón despegó apresuradamente en alarma. Al lanzarse en picado demasiado deprisa, los alemanes dispararon largo a sus blancos y el Lt D. Lacey lanzó una ráfaga de fuego de sus ametralladoras contra los Bf 109, que se marchaban rápidamente, mientras todavía estaba replegando el tren de aterrizaje de su Kittyhawk.

Esta afortunada ráfaga derribó a uno de los pilotos alemanes de forma definitiva y su aparato cayó sobre la panza en las proximidades, convirtiéndose de esta forma en prácticamente el primer Bf 109F intacto que los aliados iban a examinar. Posteriormente, aquel mismo día, los Bf 109 atacaron lo que se había convertido en un blanco familiar, un único Hurricane de reconocimiento táctico (TAC-R). Estos aviones representaban un gran peligro para el Afrika Korps sobre el terreno y se les interceptaba con bastante frecuencia. Por ello, se tenía que establecer una escolta fuerte y, en aquella ocasión, estaba compuesta tanto por otros Hurricane como por Tomahawk como cobertura superior. El Oblt Rödel y el Ltn Schacht reclamaron un Curtiss cada uno, aunque sólo se perdió realmente un único Tomahawk del Sqn 112.

Los controladores de caza aliados se dieron cuenta de la vulnerabilidad de los cazas, pero la guerra del desierto exigía invariablemente vuelos a baja altura, a menudo en distancias muy cortas. Se perdía mucho tiempo, y se malgastaba el preciado combustible, ascendiendo a altitudes elevadas si los pilotos tenían que lanzarse en picado casi de inmediato sobre sus blancos, que a menudo eran convoyes de tropas o *panzers*.

Para contrarrestar el renovado intento de Rommel de asegurar Tobruk, el 8º Ejército atacó en primer lugar y, el 18 de noviembre, comenzó la



Entre los pilotos del I./JG 27 que encontraron que las condiciones de la guerra aérea del desierto eran muy de su gusto, se encontraba Hans-Joachim Marseille. Un excepcional tirador con un punto de mira excelente, sin embargo, Marseille sufrió unos cuantos contratiempos, incluyendo la recepción de este considerable agujero de proyectil en su Bf 109E-4/Trop (uno de los cuantos de este modelo que pilotaría); este aparato todavía lleva el viejo diseño europeo. En la primavera de 1941, Marseille era por entonces *Oberfähnrich*, una graduación baja a la que, debido a su fuerte temperamento, estuvo adscrito durante muchos meses. (*Weal*)



Molesta y difícil, la escolta de los Stuka fue la preocupación de la JG 27 durante gran parte del tiempo que pasó en el desierto. En esta instantánea de abril de 1941, el Oblt Ludwig Franzisket, jefe de personal del *Gruppe*, mantiene el puesto con su Bf 109E-7/Trop con un Ju-87B-2 de la 4./StG 2. Este Messerschmitt fue trasladado desde Sicilia por Franzisket cuando el I./JG 27 se desplegó en Libia en abril de 1941, decorado con 15 barras blancas de derribos sobre su plano de deriva cuando se tomó esta fotografía posteriormente aquel mismo mes.

operación *Crusader*. Ésta, la ofensiva aliada más importante que se había visto en el desierto, cogió a Rommel mal preparado para rechazar el ataque y se vio obligado a ceder terreno.

Las críticas de Rommel

Los *Jagdflieger* realizaron tanto salidas de escolta como de caza libre para las *Stukageschwaderen* para frustrar las ventajas que pudieran tomar los aliados, pero Rommel creía que la Luftwaffe no había proporcionado el suficiente apoyo directo; de hecho, Otto Heymer, el *Koluft* (Jefe de la Luftwaffe), discutía casi de forma constante con el jefe del Afrika Korps sobre este tema. La operación *Crusader* agrandó las diferencias entre el Ejército y la Luftwaffe. Posteriormente, Rommel llevaría a Heymer a consejo de guerra. Estas acciones sirvieron de poco para remediar las malas sensaciones que, de forma nada sorprendente, se filtraron hacia abajo entre el personal militar.

Tanto los problemas de Rommel como los de Heymer tenían su raíz en el número limitado de aviones y carros de combate en este teatro de operaciones. Por su parte, los *Jagdflieger* se vieron obligados a reducir poco a poco la oposición a las acciones de ataque y huida de escaso valor ya que nunca había suficientes Bf 109 para compensar el continuo refuerzo de los suministros aliados en la región.

Que los cazas alemanes podían infligir bajas importantes al enemigo quedó demostrado el 20 de noviembre, cuando el I./JG 27 se lanzó sobre una formación sin escolta de Maryland del Sqn 21 de la SAAF y derribó cuatro de ellos rápidamente; tres le fueron reconocidos al Ltn Hans-Arnold Stahlschmidt. Este combate se conoció como el *Jueves Negro* y el cronista del escuadrón lo describió en los siguientes términos:

"Los sudafricanos casi ni se enteraron de quién les atacó. Tuvieron la impresión de ser barridos desde delante hacia atrás por una tormenta fulminante de fuego de ametralladoras y cañones". Los alemanes, según señaló un tirador posteriormente, estaban mandados por un piloto experto que puso en práctica su táctica "con una precisión impecable".

A comienzos de noviembre se registraron intensos combates aéreos antes de que las fuertes lluvias limitaran a las unidades alemanas con base en los campos de aviación avanzados. Después de unos tres días esperando condiciones más secas, los Bf 109 se enfrentaron de nuevo a los Tomahawk. El día 20 los honores se repartieron casi por igual, se perdieron dos Bf 109 y cuatro Ju 87 por dos Hurricane y dos cazas Curtiss. Sin embargo, dos días más tarde los pilotos de la JG 27 acabaron con diez Tomahawk y cuatro Blenheim frente a la pérdida de seis Bf 109. Los cazas aliados que se perdieron el 22 de noviembre se habían intentado proteger realizando rápidamente la maniobra del círculo defensivo de infausto recuerdo. El peligro de esta táctica era que si un piloto de los Bf 109 podía penetrar en el círculo y realizar virajes más cerrados,

había muchas posibilidades de que eliminara muchos blancos. Sin embargo, era una acción arriesgada dado que teóricamente el enemigo podía alcanzar con muchas ametralladoras a las cuatro del Bf 109 y sólo pilotos con la destreza de Marseille lo intentaban habitualmente. Y, siendo el más hábil de todos los *experten*, sacaba por lo general muy buen provecho de ello.

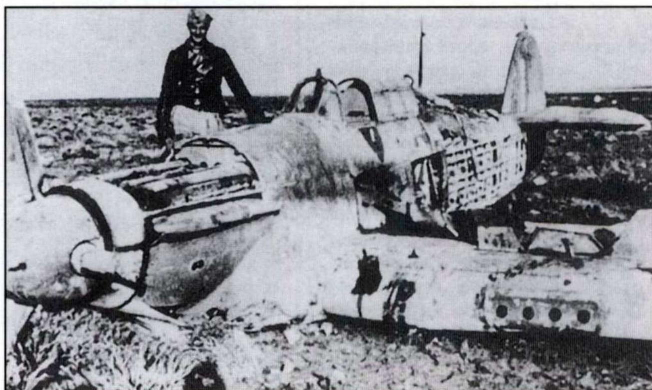
Por aquel entonces estaban apareciendo otros aviones estadounidenses en el desierto para sustituir o complementar a los modelos obsoletos como los Blenheim. Uno de ellos era el bombardero ligero Douglas Boston que, aunque mejor en líneas generales que el viejo Bristol *twin*, quedaba lejos de ser invulnerable. Para demostrarle esta aseveración a la RAF, el 10 de diciembre los Bf 109 cogieron a un grupo de seis Boston sin escolta que se dirigían hacia el oeste a Libia en una incursión de bombardeo y derribaron con toda seguridad a dos, aunque parece que igualmente otros tres tampoco consiguieron volver a su base. Cinco días antes el péndulo había oscilado brevemente en contra del I./JG 27 cuando el *Gruppenkommandeur* Lippert fue derribado, resultando mortalmente herido; murió a causa de sus heridas unos cuantos días después en un hospital de campaña aliado.

Las fuerzas británicas habían realizado avances considerables hasta este punto dentro de la operación *Crusader* y, a comienzos de diciembre, ejercían su presión hacia Tobruk. El día 7, con las fuerzas del Eje retirándose más allá de Ain El Gazala, la JG 27 abandonó este campo de aviación después de unos ocho meses de ocupación y la unidad voló hasta Martuba, mientras que la recién llegada JG 53 retrocedió volando hasta Derna.

A las pocas semanas le tocó el turno a Derna de ser alcanzada por el enemigo que avanzaba, así que la JG 53 recogió sus bártulos y se marchó. Sin embargo, antes de irse el personal de tierra escribió apresuradamente en la pared de la sala de control un mensaje de bienvenida según la época del año: "¡Volveremos! ¡Feliz Navidad!" Pero en aquel momento el combustible era muy escaso, lo cual dificultaba la capacidad de la Jagdwaffe para realizar misiones ofensivas de caza libre como apoyo para las agobiadas tropas terrestres. Esperaban con ansiedad la llegada de los Ju 52...

MÁS ATAQUES CONTRA MALTA

Albert Kesselring, que era, como *Oberfehlshaber Sud* (Jefe Supremo de la zona sur), el responsable de todas las unidades de artillería antiaérea y de la Luftwaffe en el Mediterráneo, recibió de buen grado una fuerza adicional para su unidad en noviembre en la forma de la *II.Fliegerkorps* de Bruno Lortzer, que fue trasladada desde el centro de Rusia. Aparte de los veteranos *Gruppe* de bombarderos de esta fuerza, Lortzer trajo consigo los tres *Gruppe* completos de la JG 53, además del II./JG 3. Todos ellos participarían muy activamente en la nueva fase de incursiones de bombardeo contra Malta.



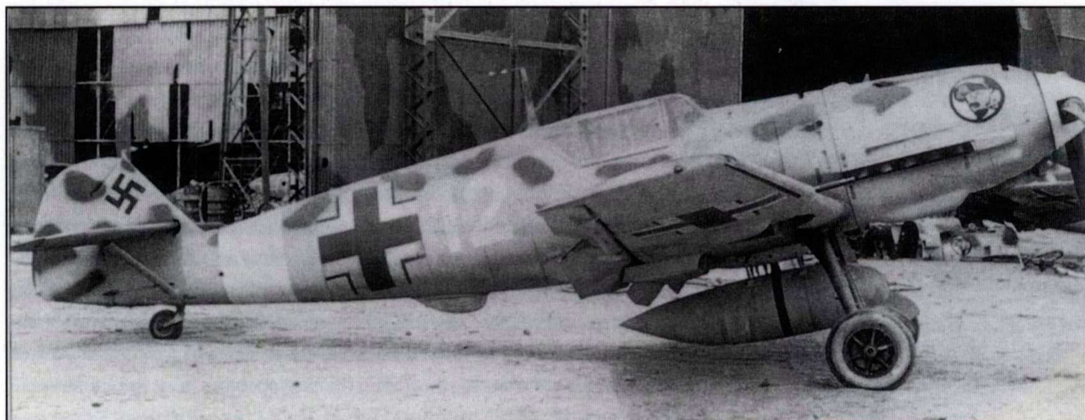
Los despojos para el vencedor. Marseille mostró el interés del cazador profesional en sus victorias y, con frecuencia, salió en automóvil para inspeccionar los restos. Derribó este Hurricane Mk IIC del Sqn 213 en febrero de 1942. Los cazadores de recuerdos ya habían retirado la estructura en la que se encontraban pintados el círculo y el código. El caza de Hawker, que se había quedado desfasado rápidamente, no era rival en un combate de virajes para un Bf 109E-7/Trop bien pilotado, en el verano de 1941, y mucho menos un F-4/Z Trop con un *Experten* a los mandos unos ocho meses después.

Con base en Sicilia para las operaciones que comenzaron a mediados de diciembre, la JG 53 estaba mandada por el Maj Günther von Maltzahn. Apenas habían comenzado las operaciones en Malta cuando se le ordenó al III./JG 53 que se trasladara desde Sicilia hasta Libia, el 11 de diciembre, para operar junto con la muy presionada JG 27. También se envió al norte de África una fuerza de caza adicional en la forma del III./JG 27; estas nuevas llegadas reunieron a los tres *Gruppe* de la JG 27 por vez primera desde que comenzaron los combates en el desierto. El Kommodore de la *Jagdgeschwader*, Maj Bernhard Woldenga, y su *Geschwaderstab* llegaban con el personal y los aviones del III.*Gruppe*. De los *experten* de esta última unidad, el Oblt Erbo Graf von Kageneck era el que tenía más derribos, con 65 victorias. La JG 27 estaba más que preparada para acoger caras nuevas ya que el ritmo de los combates en el desierto se había acelerado de forma importante y la fuerza aérea aliada comenzaba a presentar un desafío cada vez mayor.

Cuando el III./JG 27 comenzó las operaciones, el III./JG 53 rotó de vuelta a Sicilia el 17 de diciembre y, poco después de su llegada a la isla italiana, el destino descargó un duro golpe cuando Von Kageneck resultó mortalmente herido en Nochebuena. En la parte positiva, los combates sobre Malta contra los Hurricane dispararon los registros individuales de los *Jagdflieger* y redujeron de forma significativa las bajas de los bombarderos.

Cuando los suministros comenzaron a ser la clave para que cualquiera de los bandos mantuviese su avance o tuviera que reducir el nivel de combates para conservar el combustible, los ejércitos del desierto pronto se vieron afectados por los acontecimientos de otras zonas. De esta forma, el nuevo ataque de la Luftwaffe contra la asediada isla benefició en mucho y con bastante rapidez a Rommel ya que un grupo de Ju 52 cruzó el Mediterráneo sin ser molestado por los cazas de la RAF, por otra parte ocupados en Malta. Con nuevo combustible para sus *panzers*, pudo avanzar una vez más y, a mediados de enero de 1942, los británicos estaban en retirada de vuelta hacia Ain El Gazala. El último premio era Tobruk y para el día 28 ya estaba en manos alemanas. Los campos de aviación de la Luftwaffe en Martuba, Tmimi y Derna también volvieron a ser capturados, lo que nos lleva a considerar en qué estado encontraron los alemanes sus antiguas bases. Por ejemplo, la Luftwaffe había abandonado apresuradamente en la última de estas pistas más de 100

El reconocimiento era un elemento vital para la guerra del desierto de la Luftwaffe y se dotó al I./JG 27 con unidades del modelo Bf 109E-4/N, que disponía de una cámara oblicua en un emplazamiento en la panza. Esta excelente toma del *Blanco 12*, recogida en junio de 1941, la muestra con claridad, junto con un depósito auxiliar para ampliar el alcance básico de 659 km. El elemento *N* de la denominación de este avión se derivó de su nuevo motor Daimler-Benz DB 601N de alta compresión, que era capaz de dar 150 caballos de potencia adicionales en los casos de emergencia.



aviones justo el mes antes de que el 8º Ejército avanzara a través de Libia; aquella misma fuerza se encontraba entonces en plena retirada.

En el aire, los pilotos de la JG 27 encontraron muchos blancos e, invariablemente, hicieron buen uso de sus oportunidades. El 14 de enero, a pesar de los informes en los que se afirmaba que la RAF, por fin, había comenzado a adoptar la formación de caza de "cuatro dedos", el II.*Gruppe* atacó a los Hurricane del Sqn 94 y eliminó a cuatro de ellos rápidamente; de forma sorprendente todos cayeron ante las ametralladoras del mismo piloto, el Uffz Horst Reuter. Afortunadamente para los aliados, su prometedora carrera se interrumpió justo cuando comenzaba a despuntar, ya que fue derribado y hecho prisionero en mayo.

Homuth y Marseille, ambos del I./JG 27, y Otto Schulz del II.*Gruppe* estaban entre los pilotos que aumentaron sus registros de forma continuada. De hecho, Marseille alcanzó la posición de mejor as en el desierto cuando derribó a cuatro aviones enemigos el 8 de febrero, elevando de esta forma su registro total a 40.

Los *experten* siguieron acumulando registros a un ritmo más rápido que sus colegas, un fenómeno no exclusivo del desierto. Tal era el espíritu de cuerpo de los *Jagdflieger,* que estos individuos eran festejados por los principiantes que intentaban emular sus victorias y les ayudaban a conseguir derribos siempre que era posible. Esta carrera por los más altos honores llevó a Homuth y a Schulz cerca de los talones de Marseille, y el primero de ellos llegó a 40 el 9 de febrero. Tres días después, Schulz tuvo un enfrentamiento muy gratificante con el Sqn 94, aunque bien podría haber sido al revés dado que los Kittyhawk se encontraban atacando realmente Martuba cuando él despegó. Como se ha mencionado anteriormente, la JG 27 ya había infligido un fuerte castigo a esta unidad justo el mes anterior cuando todavía usaba los Hurricane, y sus nuevos Kittyhawk no salieron mucho mejor, al menos en esta ocasión. Cinco fueron derribados bajo el fuego de Schulz, uno de los cuales era pilotado por el Sqn Ldr E. M. *Imshi* Mason, uno de los mejores ases aliados de este teatro de operaciones.

El 14 de febrero quedó en evidencia la confusión que a menudo reinaba cuando se desarrollaban los combates aéreos ya que la RAF reclamó 20 cazas del Eje derribados; al menos 32 aviones participaron en este combate y las bajas quedaron limitadas a tres Bf 109 derribados y dos dañados. Marseille y Schulz ingresaron, gracias a sus hechos de armas, en el grupo de los poseedores de la *Ritterkreuz* (Cruz de Caballero) de la JG 27, en el que se encontraban Homuth, Rödel, Franzisket y Redlich. Schulz dejó el II.*Gruppe* más tarde aquel mes para volver a Alemania y dedicarse a la instrucción de oficiales.

Durante el mes de marzo de 1942 llegaron los primeros Spitfire a Malta, pero a pesar del respeto con que los *Jagdflieger* trataron al caza de Supermarine, no hubo un cambio inmediato en la suerte británica. Los Bf 109 del Eje todavía encontraban buena caza sobre y alrededor de una isla ya perforada por las bombas, mientras que los agotados defensores resistían ferozmente todos los intentos de aniquilarles. Pero no toda la suerte estaba del lado de los alemanes; el Ltn Hermann Neuhoff, que había conseguido 40 derribos hasta aquel momento con el III./JG 53, fue derribado por error por su propio punto y fue hecho prisionero el 10 de abril, mientras que el II./JG 3 perdió a su Komman-

deur, el Hptm Karl-Heinz Krahl, el día 14 por culpa de los cañones antiaéreos del campo de aviación de Luqa, que por aquel entonces habían llegado a ser mortalmente precisos gracias a la práctica continua.

UN BREVE PERIODO DE CALMA

Con los combates terrestres en otro de los periódicos puntos muertos, las unidades de caza alemanas dieron la bienvenida a una disminución en la intensidad de los combates. Las *Staffel* se alternaban la responsabilidad de aportar una *Rotte* o *Kette* preparada según los días; esta preparación implicaba despegar en un aviso de 30 segundos. Cualquier reducción de la vigilancia podría dejar a los alemanes sobre el terreno a merced de un ataque de castigo o de bombardeo, o de las incursiones del Servicio Aéreo Especial que había comenzado a desarrollar ataques por detrás de las líneas enemigas con el objetivo de destruir tanto la aviación estacionada como sus vitales depósitos provisionales de combustible.

Sin embargo, no todas las alarmas previas eran de carácter local; se había establecido un centro de defensa e interceptación en Martuba que tenía un edificio con *Gefechstand* (Sala de Operaciones) y *Bodenstelle* (Control de Cazas). Al igual que otras conexiones de la red de control, esta instalación se construyó bajo tierra para su máxima seguridad. Las incursiones y las interceptaciones se seguían en hojas transparentes, colocadas sobre grandes mapas que eran utilizados por el controlador de la sección de recepción/transmisión de los cazas que, a su vez, transmitía las órdenes del día a los pilotos ya en el aire. Aunque la Luftwaffe y la Regia Aeronautica colaboraban correctamente en el cielo de Libia, sin embargo, los italianos mantuvieron una sala de operaciones y un sistema de control independientes, con un oficial de enlace alemán agregado.

En un teatro de operaciones en el que, como ya se había demostrado en Creta, los *Jabo* alemanes habían logrado un éxito considerable, la JG 27 mantuvo una *Staffel* independiente en alerta de reacción rápida para esta exigente función. Los ataques de incluso pequeños grupos de cazabombarderos podían desequilibrar al enemigo y destruir o dañar muchos de sus aviones en esta guerra de desgaste.

Con los cazas nocturnos de apoyo y los *Zerstörer Gruppe*, que también habían logrado victorias en las primeras campañas, el *Fliegerführer Afrika* (el Mando de Cazas de África) podía contar, en mayo de 1942, con 92 Bf 109F de los tres *Gruppe* de la JG 27, además de ocho *Jabos* con base en los campos de aviación adyacentes de Martuba. El 20 de mayo el III./JG 53 regresó a Libia, y en los cambios de personal, debido a los nombramientos, Gustav Rödel asumió el mando del II./JG 27. El envío del *Gruppe* a Rusia dejó por aquel entonces al II./JG 53 como la única unidad de Bf 109 en Sicilia y esta escasez en la fuerza de caza alemana se suplió con unidades italianas.

La renovación de las operaciones ofensivas sobre Malta trajo de vuelta al I./JG 77 desde Rusia el 6 de julio, tras haber asumido poco antes el mando del *Gruppe* el Hptm Heinz *Prinzl* Bär. Con 120 victorias en su haber y una larga lista de medallas y condecoraciones sin par, Bär fue el *experten* más condecorado que iba a tomar parte en el frente de la guerra del Mediterráneo.

El Ltn Ernst Borngen, con aspecto juvenil, de la 5./JG 27 se prepara para el vuelo hacia Libia. Aquí aparece abrochándose su chaleco salvavidas relleno de miraguano, que era una pieza vital de su equipo en caso de que tuviera que amerizar en la ruta. Este *Gruppe* salió de Doberitz el 24 de septiembre. (*Crow*)





Al mismo tiempo que el II.*Gruppe* mejoraba pasando de los Emil a los Friedrich, igualmente las *Staffel* individuales del I.*Gruppe* volvían a Alemania de una en una para cambiarse a los Bf 109F-4/Z Trop. Aunque había habido pocas quejas de los pilotos con respecto a la capacidad del Bf 109E para mantenerse firme en el norte de África, estaba claro que la llegada de cazas y bombarderos aliados mejores para la Fuerza Aérea del Desierto exigía la mejor respuesta posible de la Jagdwaffe. Este F-4/Z Trop del I./JG 27 fue fotografiado momentos después de que su motor DB 601E hubiera vuelto a arrancar; el mecánico del avión se retira con una estela de polvo sujetando la manivela de arranque del motor, que está claro que ha hecho su trabajo.

En mayo, Rommel avanzó contra las defensas británicas de Ain El Gazala y contra la fuerza francesa que defendía Bir Hacheim. La batalla, que implicó a la mayor parte de las fuerzas terrestres de ambos bandos, continuó hasta junio, y para el día 9 la Luftwaffe había realizado ya 1.030 salidas en apoyo del Afrika Korps, la mayoría de ellas hacia Bir Hacheim. La Luftwaffe realizó otro esfuerzo *supremo* el día 10 cuando 124 Ju 87 y 76 Ju 88, protegidos por 168 Bf 109, atacaron el complejo del fuerte. Los informes de combate de los *Jagdflieger* del 10 de junio reflejaron a los primeros Spitfire operando en el desierto occidental, y su presencia se percibió como un recordatorio de mal agüero del aumento de la fuerza aliada en la zona. Sin embargo, la guarnición de Bir Hacheim se rindió el 11 de junio.

Con su registro de 91 derribos para el 15 de junio, Marseille fue ascendido a *Kapitan* de la *Staffel* 3, con *Edu* Neumann convertido en *Geschwaderkommodore* y Homuth haciéndose cargo del I.*Gruppe* al mismo tiempo. En compañía del III./JG 53, el I./JG 27 perseguía por aquel entonces a los aliados, que se retiraban una vez más. Una serie de órdenes contradictorias persiguió por aquella época a la JG 53, siendo el resultado final que tuvieron a los aviones dispersados por todo el Mediterráneo antes de que, finalmente, esta unidad volviera a Libia como una entidad el 20 de junio.

Por aquel entonces, el registro de Marseille había subido a 101 y se le ordenó trasladarse a Berlín para recibir las Espadas de la *Ritterkreuz* de manos del *Führer* en persona. Como el primer piloto en haber logrado 100 derribos exclusivamente contra la RAF, Marseille tenía más que merecido este honor, que le llegó sólo 12 días después de la condecoración de las Hojas de Roble. Abandonó Libia y disfrutó de dos meses de permiso. La partida de Marseille quedó empañada en la víspera de su vuelta a casa por la noticia de que su rival, Otto Schulz, había desaparecido en un combate con los Kittyhawk el mismo día que la Estrella de África consiguió su 101° derribo.

Aunque el Bf 109F, poco armado, no era la respuesta completa para las necesidades de la Jagdwaffe, fue uno de los modelos más eficaces de toda la serie. En el desierto hubo pocos exponentes mejores que Hans-Joachim Marseille con los Friedrich (cuya media docena más o menos de aviones personales denominados *Amarillo 14* se hicieron muy famosos). Este *Experten* nacido en Berlín, al que apodaron la Estrella de África, aparece aquí descendiendo de su primer F-4/Z Trop, Wk.Nr. 12593, en febrero de 1942 después de conseguir sus 49° y 50° derribos.



Cuando se encontró con Hitler, parece ser que a Marseille se le dio la oportunidad de exponer su punto de

vista sobre la campaña y, entre los aspectos que se analizaron, se encontraron las tensas relaciones que la Luftwaffe mantenía todavía con Rommel. Se desconoce el efecto que aquellos comentarios pudieran tener sobre Hitler e incluso sobre el devenir de la guerra ya que se asume que simplemente se tomó nota de estas observaciones, dada la preocupación del *Führer* por Rusia.

Los acontecimientos sobre el terreno seguían desarrollándose rápidamente dado que Rommel obligó al 8º Ejército a volver a Egipto y sus fuerzas volvieron a tomar Tobruk el 19 de junio. El día 22, el I./JG 27 estableció su base en Gambut y, cuatro días después, en Sidi Barrani donde, para desilusión suya, los pilotos sólo encontraron un depósito de combustible y nada de comida. Sin embargo, las salidas continuaron y Friedrich Körner derribó en combate a cinco y Stahlschmidt y Schroer tres cada uno. Los *Gruppe* abandonaron esta poco hospitalaria base y se trasladaron a Bir El Astas el 27 de junio, antes de llegar finalmente a Fuka el día 29. Nuevamente allí tampoco había combustible para los Bf 109 y, para colmo, al día siguiente se desató una tormenta de arena que dejó a los cazas en tierra, obligándoles a perderse las operaciones de El Alamein durante un tiempo.

Fuka iba a seguir siendo la base de la JG 27 durante un periodo ya que la Luftwaffe y el Afrika Korps (al igual que los británicos) intentaban consolidar sus respectivas fuerzas. Sin embargo, en aquella fase de la campaña los cazas alemanes eran localizados y bombardeados con demasiada facilidad no solo por la RAF, sino también por la cada vez más incipiente fuerza de bombarderos de la USAAF (Fuerza Aérea del Ejército de Tierra de EE. UU.) en el teatro de operaciones. A pesar del hecho de que la Jagdwaffe también utilizaba ya por entonces, y por vez primera, el Bf 109G-2/Trop mejorado en el norte de África, muchos de estos nuevos aparatos eran pilotados por pilotos igualmente nuevos que habían llegado al desierto occidental directamente desde las academias de instrucción. No todos ellos tenían la astucia de sus predecesores y muchos mostraban signos de nerviosismo e inexperiencia, como señaló un observador aliado: “Abrían fuego a demasiada distancia e incluso a distancias cortas su puntería era mala”.

Era inevitable que se produjera una situación de este tipo ya que incluso los *Experten* necesitaban tiempo para “ajustarse los ojos” y captar una sensación del teatro de operaciones en general y de la táctica del

Parte de una secuencia de fotografías tomadas a una *Schwarm* de Bf 109F (*Negro 4, 5, 3* y *10* de derecha a izquierda) de la 5./JG 27, alineada para un despegue en alarma a comienzos de 1942 en Tmimi. Posiblemente se trataba de una instalación de prensa/radio para los corresponsales de guerra traída desde la "Madre Patria", aunque invariablemente la alarma era bastante real en sí misma. Parece desatarse el infierno cuando se revolucionan los motores y las capas de aire y los objetos sueltos dejados alrededor por los pilotos comienzan a volar. A la *Schwarm* le quedan pocos segundos ya para despegar, aunque el piloto del *Negro 4*, al que se le ve aquí todavía corriendo hacia su aparato, va a tener que darse prisa si quiere mantenerse con sus compañeros *Jagdflieger*.





El júbilo del éxito en el combate se veía invariablemente atemperado por la tristeza que se sentía cuando se perdía a los compañeros, y el dolor era todavía más agudo cuando caía un *Experten*. El Obfw Albert Espenlaub de la 1./JG 27 realizó un aterrizaje forzoso con su Bf 109F-2/Trop por detrás de las líneas enemigas después de que recibiera impactos en el radiador cerca de El Adam el 13 de diciembre de 1941. Sin voluntad ninguna de ser hecho prisionero de guerra, intentó escapar rápidamente y cayó muerto inmediatamente por los disparos. Los cazadores de recuerdos ya han retirado los distintivos de derribos de Espenlaub en el plano de deriva.

enemigo en particular. Durante la primera época los pilotos habían dispuesto de varios meses para perfeccionar su técnica, pero a mediados de 1942, ese lujo ya no era posible. Día tras día, los *Jagdflieger* se veían obligados a realizar muchas salidas, la mayoría de las cuales implicaban el contacto con el enemigo.

Esta situación contrastaba fuertemente con la posición de los pilotos de caza aliados, cada uno de los cuales realizaba un periodo establecido de servicio que finalizaba con la opción de prolongarlo o de descansar. Aunque muchos de los pilotos de la RAF y de la Commonwealth optaban por un segundo o un tercer periodo de servicio, otros volvían a casa para un periodo de instrucción o en funciones de plana mayor. Este sistema logró que los pilotos aliados rara vez sufrieran los problemas relacionados con la fatiga de combate, que comenzaron a extenderse por la Luftwaffe en la segunda mitad de 1942. El único lado positivo del sistema alemán era que los individuos acumulaban una vasta experiencia hasta que, en demasiados casos, las desventajas eran excesivamente grandes como para superarlas. De esta forma, la muerte en combate de muchos de los mejores *Jagdflieger* impidió el acceso de los cadetes pilotos alemanes a muchos de los inestimables conocimientos sobre las condiciones que era probable que fueran a encontrarse.

Otro factor añadido eran los ascensos. La Luftwaffe en tiempos de guerra fue notoriamente descuidada en este aspecto y, en comparación con la RAF, por ejemplo, solía tener una *Geschwader* (un ala de la RAF) mandada por el equivalente a un Flight Lieutenant. Y aunque las graduaciones bajas tenían, de hecho, más peso en la Luftwaffe que en la RAF, la responsabilidad del mantenimiento de las unidades de combate en el frente era una carga añadida considerable para el vuelo en combate, que la mayoría de los oficiales al mando seguían realizando. En muchos casos, en las fuerzas aéreas aliadas los ascensos eran seguidos del incentivo de quedarse en tierra e impartir la experiencia propia a otros. Aunque no era valorado por los que preferían mantenerse operativos, este sistema produjo un mejor índice de supervivencia, tanto entre los pilotos veteranos como entre los novatos, y divulgó de forma amplia la experiencia.

La ofensiva de Rommel había aliviado una vez más la presión sobre



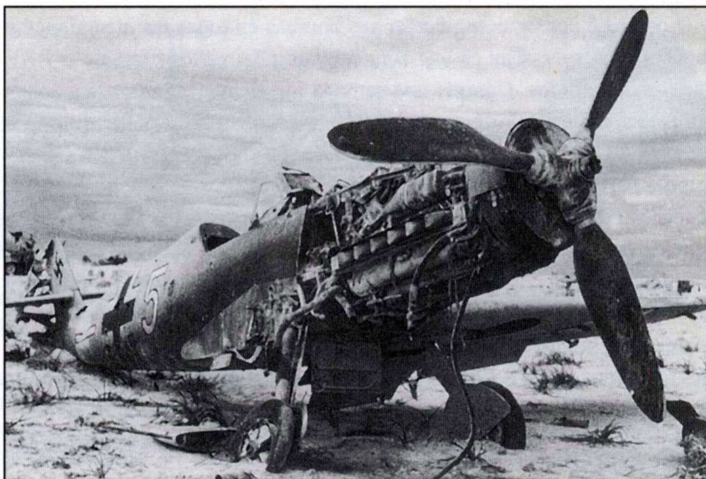
En diciembre de 1941, el III./JG 27 se unió al resto de la *Geschwader* en Libia. Esta toma muestra uno de los Bf 109F de la unidad revolucionando el motor, sin el cono de la hélice, aunque el piloto no intentará el vuelo sin él. Los conos de las hélices de los Bf 109 resultaban difíciles de alinear después de su retirada para permitir a los mecánicos llegar al engranaje reductor de la hélice y muchos tuvieron que ser testigos de los esfuerzos frustrados del personal de tierra para conseguir la adaptación deseada. Se ponía el motor en marcha sin el cono de la hélice para ahorrar tiempo comprobando que todo funcionaba correctamente, pero a su vez se corría el riesgo de que entrara arena.

Malta, que incluso se había permitido el lujo de enviar algunos Spitfire por el Mediterráneo para atacar los campos de aviación de Sicilia. Por lo tanto, agosto se consolidó como otro periodo de calma mientras los combatientes se preparaban para el inevitable siguiente asalto.

LLEGA MONTGOMERY

Fue una de las ironías de la guerra la que provocó que la JG 27 fuera directamente responsable de colocar al temible Bernard Montgomery justamente en el camino de Rommel. El 7 de agosto el Uffz Bernd Schneider del II./JG 27 interceptó y derribó el avión de transporte Bristol Bombay que llevaba al Gen Gott, el recién nombrado jefe del 8º Ejército, en su vuelo hacia Egipto. Gott murió en el consiguiente impacto y su lugar fue ocupado por Montgomery, cuyo mando sobre las *Ratas del desierto* pronto se hizo demasiado familiar para el Afrika Korps. Antes de que comenzara el ataque del 31 de agosto, cuando Rommel lanzó una nueva arremetida acorazada contra las líneas aliadas de Adem el Haifa, se produjeron combates aéreos en torno a El Alamein. Sólo una semana antes, Marseille había vuelto como el Hauptmann más joven de la Luftwaffe. Tenía por aquel entonces 22 años.

Hans-Joachim encontró mucha acción a su llegada dado que la oposición había aumentado de forma notoria en su ausencia. Tuvieron lugar varios combates aéreos feroces ya que la Fuerza Aérea del Desierto luchaba por hacer retroceder a los *panzers* alemanes, así como por hacer estragos en las zonas de retaguardia mediante la destrucción de los vehículos con poco blindaje y del transporte por ferrocarril, vital para cual-



Cuando el 8º Ejército tomó la pista adyacente de Daba a comienzos de 1942 se encontró con un auténtico cementerio de aviones de la Luftwaffe, incluyendo este Bf 109F-4/Z Trop de la 4./JG 27. El tener que abandonar docenas de aviones en diversas situaciones de reparación cuando los aliados rompían las defensas del Afrika Korps agravó aún más los enormes problemas de la Jagdwaffe en el desierto; estos cazas vitales eran simplemente irreemplazables.

quier ofensiva importante del Ejército. La aviación aliada siguió atacando a la Luftwaffe sobre el terreno, por lo que se perdió un gran número de cazas y bombarderos en ataques de castigo. Igualmente, el Eje no consiguió neutralizar Malta como base aliada, lo cual comenzó a funcionar en detrimento tanto de las fuerzas terrestres como de las aéreas ya que las líneas de abastecimiento desde Italia comenzaron a sufrir ataques constantes.

De vuelta en la cabina después de un corto descanso, Marseille se lanzó a su última fase de combates aéreos con un vigor agotador. El 1 de septiembre iba a tener su día más glorioso.

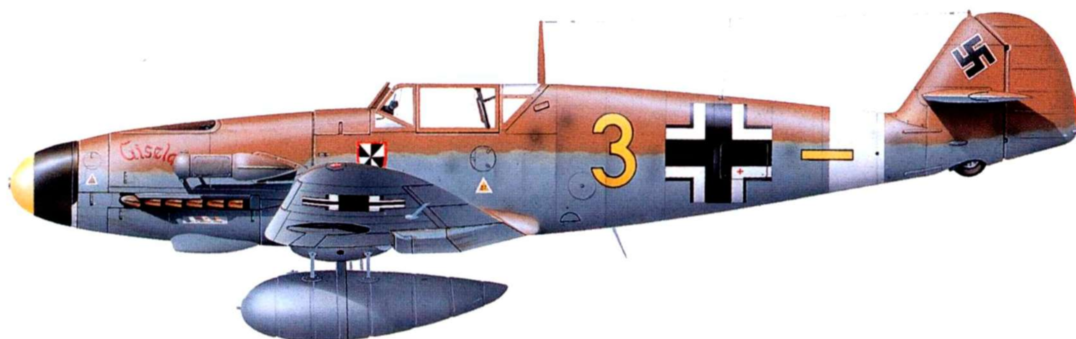
MALTA DE NUEVO

Para aliviar la presión sobre Rommel, la Luftwaffe planeó el lanzamiento de una serie de ataques contra Malta que eliminarían, así se esperaba fervientemente, esa espina del costado del Afrika Korps de una vez por todas. Los ataques contra el tráfico marítimo de la RAF desde la isla estaban logrando mucho éxito y ya se habían perdido miles de toneladas de suministros vitales. El 11 de octubre se hizo despegar desde Sicilia la primera de una serie de incursiones.

El descanso en la vigilancia de las *Stuka* y *Kampfgeschwadern* (Alas de Combate) había permitido a Malta beneficiarse de la concentración general aliada en la región y, en cuanto a la defensa contra los ataques aéreos, donde antes había un puñado de anticuados Hurricane Mk I, se contaba ya por aquel entonces con los Spitfire Mk VB/C. En las seis incursiones en las que tomaron parte los Ju 88, se dispusieron escoltas de caza por arriba aunque, inexplicablemente, el ataque final no tuvo absolutamente ningún tipo de cobertura. Como resultado, ésta fue la misión en la que se produjeron más bajas de todas, perdiéndose cuatro aviones.

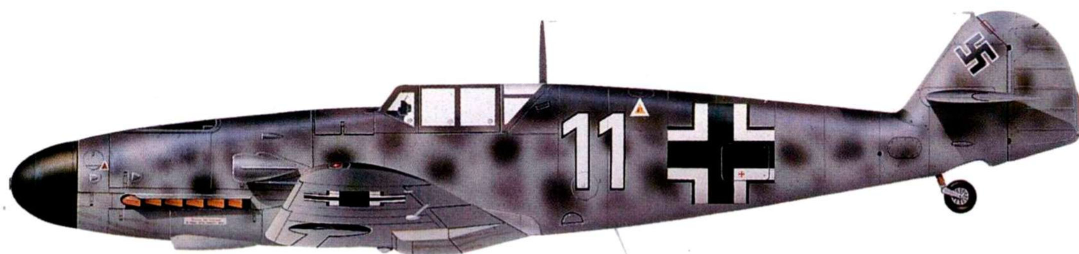
La tercera incursión fue escoltada por el I./JG 77 y la Stab./JG 53. La JG 77 reclamó dos Spitfire, uno para el Uffz Schlick y otro para el Oblt Freytag, y la JG 53 un tercero. Al igual que Marseille había sido la Estrella de África, igualmente Siegfried Freytag llegó a ser conocido como *Die Stern von Malta* (La Estrella de Malta) por sus victorias en combate. Su registro total llegó a 73 en Malta y finalizó la guerra con 102 derribos.

Los Ju 88 consiguieron lanzar sus bombas en todas las incursiones y aunque se dispersaban en una zona muy amplia, varios cazas de la RAF fueron alcanzados. Durante una semana los alemanes lanzaron ataques en días sucesivos y las bajas se empezaron a acumular a pesar de los esfuerzos supremos del I./JG 27, del II./JG 53 y del I./JG 77. Las tripulaciones participantes tenían claro que las fuerzas de defensa eran más que capaces de rechazar ofensivas mucho más grandes. Durante aquel ataque de siete días se derribaron 34 Ju 88 y 12 Bf 109, además de 18 aviones dañados. En contrapartida, la RAF admitió que se habían derribado 23 Spitfire y otros 20 realizaron aterrizajes forzosos. En una situación parecida a la que se había dado en el Canal de la Mancha en 1940, sólo 12 pilotos de la RAF murieron y, sin embargo, las bajas del Eje invariablemente implicaban que los aviadores eran capturados aunque llegaran sanos y salvos a tierra. La Luftwaffe había lanzado su asalto demasiado tarde.



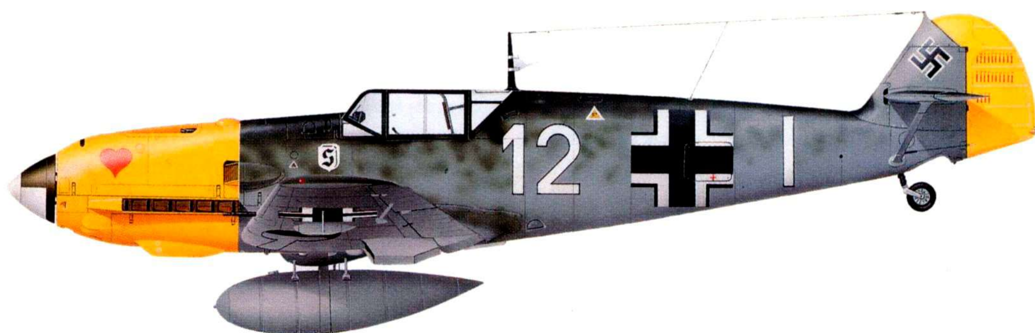
Bf 109F-4/Z Trop *Amarillo 3*, pilotado por el Unteroffizier Franz Schwaiger, 6./JG 3, Castel Benito/Libia, febrero de 1942

Otro aparato del II./JG 3 con el acabado habitual de este teatro de operaciones, completo con la insignia del *Gruppe* en forma de hélice giratoria en blanco y negro, con los bordes en rojo. Los distintivos personales, como el nombre de la novia del piloto en el capot de este caza, eran relativamente poco habituales en esta fase de la campaña del Mediterráneo. El registro de Schwaiger había llegado a 67 cuando murió el 24 de abril de 1944, como *Staffelkapitan* de la 1./JG 3, durante la Defensa del Reich después de haber sido atacado sobre el terreno por un P-51 tras un aterrizaje forzoso al norte de Augsburg, motivado por la falta de combustible.



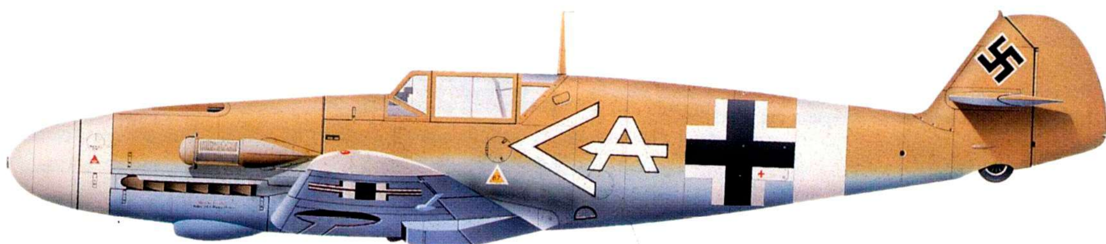
Bf 109G-1 *Blanco 11*, pilotado por el Oberleutnant Julius Meimberg, *Staffelkapitan* 11./JG 2, Bizerta/Túnez, noviembre de 1942

Activada en Francia, en junio de 1942, como una *Staffel* especializada para gran altitud que utilizaba el Bf 109G-1 presurizado, la 11./JG2 se trasladó al Mediterráneo en noviembre. Inicialmente esta *Staffel* mantuvo su camuflaje europeo habitual gris en tres tonos (74/75/76), como aparece aquí en el Werk-Nr. (Nº de serie) 14.063, incorporándose al II./JG 53 casi de forma inmediata tras su llegada a Túnez. En abril de 1944 el propio *Jule* Meimberg asumió el mando del *Gruppe*, al que dirigió desde entonces y hasta el final de la guerra, consiguiendo un total final de 53 derribos.



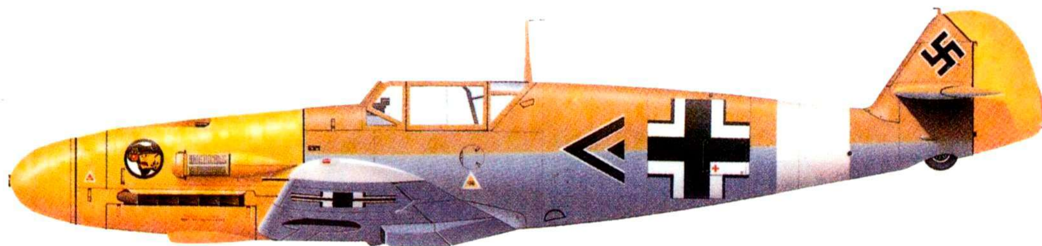
Bf 109E-7 *Blanco 12,* pilotado por el Oberleutnant Joachim Müncheberg, *Staffelkapitan* de la 7./JG 26, Gela/Sicilia, febrero de 1941

Básicamente similar al aparato anterior, el *Blanco 12* elimina la banda blanca de este teatro de operaciones en favor del mantenimiento de la barra vertical del III.*Gruppe*. Destaca el gallardete de metal colocado en el mástil de la antena que indicaba el avión del *Staffelkapitan*. Müncheberg fue uno de los mejores ases, o *experten*, de la Luftwaffe, siendo él solo responsable de 25 de las 52 victorias de la *Staffel* en el Mediterráneo durante su primer despliegue. En octubre de 1942 tuvo que volver al norte de África como *Kommodore* de la JG 77 para, finalmente, perder la vida el 23 de marzo de 1943 cuando su 135ª y última víctima, un Spitfire de EE. UU., explotó justamente delante de su Bf 109G después de una ráfaga especialmente próxima del fuego de sus cañones. Ambos cazas chocaron envueltos en llamas.



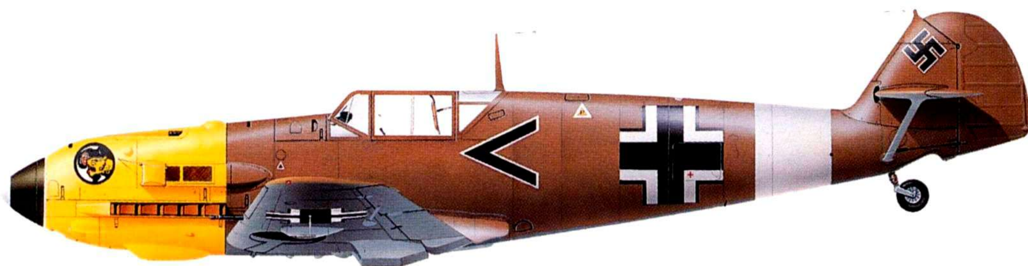
Bf 109F-4/Z Trop con *Galón Blanco y A con barra,* pilotado por el Hauptmann Werner Schroer, Jefe de personal interino de la JG 27, Martuba/Libia, en torno a noviembre de 1942

La JG 27 es sinónimo de las *Geschwader* con los cazas de la Luftwaffe en el desierto occidental, y el aparato de Schroer presenta un ejemplo perfecto del acabado y los distintivos del desierto; las superficies superiores en marrón claro (79) y las superficies inferiores en azul claro (78), combinadas con un juego completo de distintivos en blanco de este teatro de operaciones (morro, cono de la hélice, banda en la parte posterior del fuselaje y puntas de las alas). Sin embargo, como jefe de personal interino de la *Geschwader*, Schroer cambió el símbolo reglamentario de la Stab, sustituyéndolo por la barra vertical habitual detrás del galón de jefe personal con una *A* estilizada.



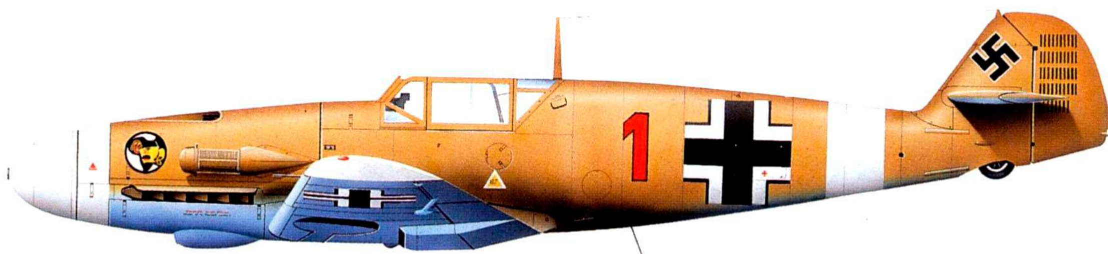
Bf 109F-2/Trop con *Galón Negro /Triángulo,* pilotado por el Hauptmann Eduard Neumann, *Gruppenkommandeur* del I./JG 27, Martuba/Libia, en torno a diciembre de 1941

Otro acabado habitual con el grupo de distintivos, combinado esta vez con el morro y el timón amarillos. Destaca el muy conocido distintivo del I.*Gruppe*. Aunque en la actualidad se asocia generalmente con el desierto occidental, este motivo ya había aparecido de hecho en sus Bf 109E en Francia mucho antes de que siquiera se pensara en que la JG 27 prestara sus servicios en el Mediterráneo. Su introducción en 1940 no fue un ejemplo temprano de percepción extrasensorial, sólo una coincidencia; simplemente reflejaba el interés inicial del *Gruppenkommandeur* por las que en un tiempo fueron colonias africanas de Alemania. El propio *Edu* Neumann llegó a mandar posteriormente la JG 27 y sobrevivió a la guerra, con 13 victorias en su haber.



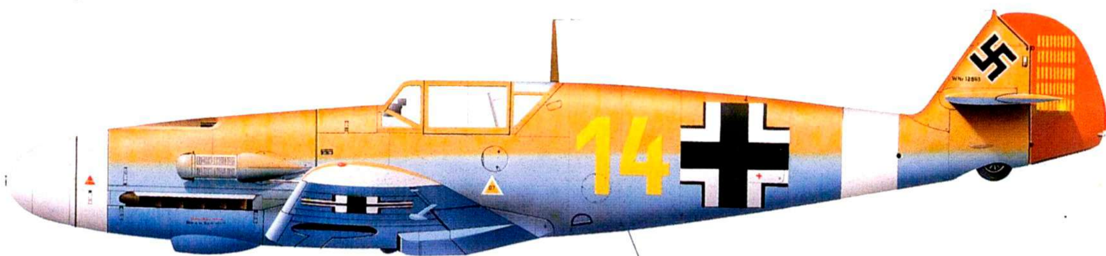
Bf 109E-7/Trop con *Galón Negro*, pilotado por el Oberleutnant Ludwig Franzisket, jefe de personal del *Gruppe* I./JG 27, Ain El Gazala/Libia, en torno a octubre de 1941

Como uno de los últimos E-7/Trop, pilotado por Franzisket, presenta uno de los pocos ejemplos de la serie E (aparte de los *Jabos* del SKG-210) rematados en el diseño marrón (79), que se puede observar en este caso en su estado más oscuro y menos desgastado. Destaca también que la *A* ya ha desaparecido, dejando sólo el símbolo del jefe de personal del *Gruppe* con el galón reglamentario. Ascendido a Major, Franzisket mandó la JG 27 durante los últimos meses de la guerra.



Bf 109F-4/Z Trop *Rojo 1*, pilotado por el Leutnant Hans-Arnold Stahlschmidt, *Staffelkapitan* de la 2./JG 27, Quotaifiya/Egipto, agosto de 1942

Fiffi Stahlschmidt, un muy buen amigo de Marseille, fue uno de los pilotos de caza de la Luftwaffe con más victorias en el desierto occidental. Las 48 victorias que aparecen aquí ya le habían valido la Cruz de Caballero. El 7 de septiembre de 1942 se informó de su desaparición en combate, con otras 11 victorias más en su haber, después de haber sido atacado por unos Spitfire al sureste de El Alamein.



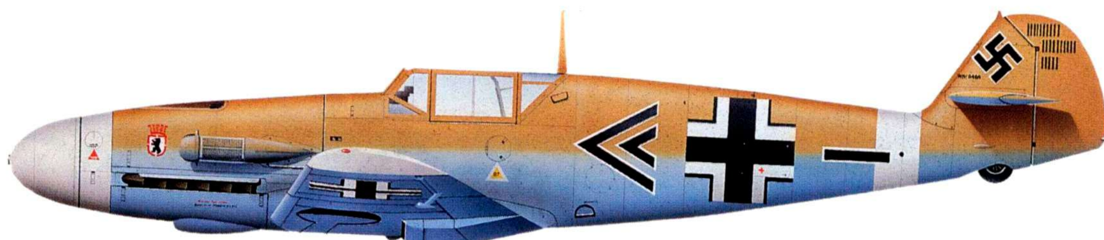
Bf 109F-4/Z Trop *Amarillo 14*, pilotado por el Leutnant Hans-Joachim Marseille, 3./JG 27, Martuba/Libia, febrero de 1942

Al igual que la JG 27 es una de las *Jagdgeschwader* indisolublemente unidas a las operaciones de la Luftwaffe en el norte de África, de la misma forma el nombre de uno de los miembros de esta *Jagdgeschwader* debe sobresalir por encima de los demás. Pero la llegada de Hans-Joachim Marseille al desierto no fue premonitoria. Como posteriormente señaló de forma pública uno de sus oficiales superiores: "Traía consigo muy mala reputación militar y tenía tendencia a alardear de ello". Pero los rigores y las dificultades del servicio en la campaña del norte de África forjaron un cambio sorprendente en este joven de pelo largo procedente de Berlín, al que le gustaba moverse en los círculos de las estrellas de cine; un cambio que le situó en una carrera meteórica para convertirse en el mejor as de la guerra del desierto. Las barras de las 50 victorias sobre el timón original en rojo del Werk-Nr 12.593, la última de las cuales le valió la Cruz de Caballero el 22 de febrero de 1942, fueron sólo el comienzo.



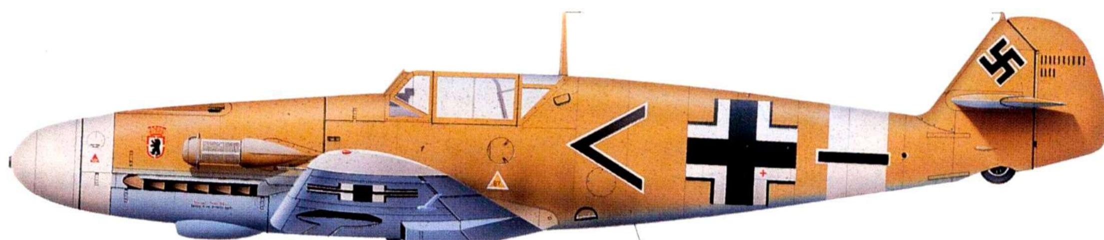
Bf 109F-4/Trop *Amarillo 14*, pilotado por el Hauptmann Hans-Joachim Marseille, *Staffelkapitan* de la 3./JG 27, Quotaifiya/Egipto, septiembre de 1942

Siete meses más tarde añadió a sus condecoraciones las Espadas y los Diamantes. El Werk-Nr.8673, el primero de la serie *F* de Marseille que se sabe que llevó el distintivo del I.*Gruppe*, muestra los símbolos de sus anteriores dueños por debajo del ahora famoso *Amarillo 14*. Posteriormente, el 30 de septiembre de 1942, lo impensable ocurrió. Al volver de una misión de caza libre rutinaria, en su nuevo Bf 109G-2 Werk-Nr.14256, la cabina comenzó a llenarse de humo. Medio asfixiado, Marseille intentó lanzarse en paracaídas, pero se golpeó contra el plano de cola del avión nada más salir de la cabina y cayó en picado hacia el suelo con su paracaídas apenas ondeando. El más grande de todos los pilotos de caza del desierto logró 158 victorias, todas ellas, excepto 7, en los cielos de África.



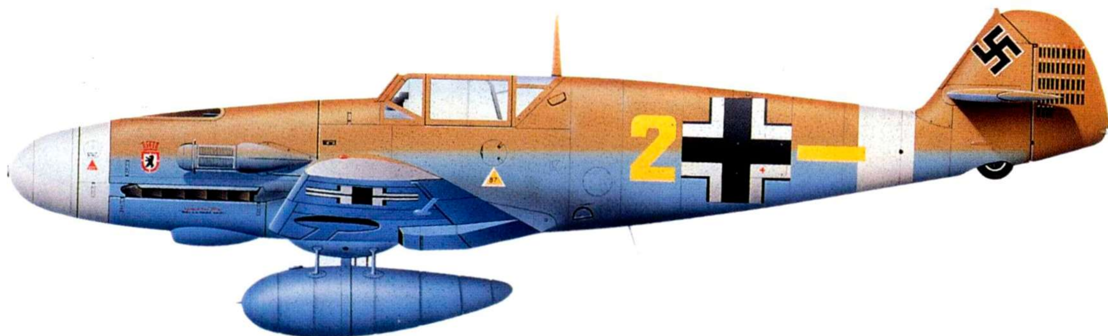
Bf 109F-4/Trop con *Doble Galón Negro*, pilotado por el Hauptmann Wolfgang Lippert, *Gruppenkommandeur* del II./JG 27, Ain El Gazala/Libia, noviembre de 1941

Lippert fue otro de los ases de la JG 27 que se inició en España, donde reclamó cinco derribos. Su Werk-Nr.8469, que aparece aquí, muestra el acabado habitual, además de la insignia del II.*Gruppe* (el oso negro de la ciudad de Berlín, su ciudad adoptiva), el doble galón reglamentario de *Gruppenkommandeur* y las barras de 25 victorias en el timón. Lippert iba a conseguir su 29º y último derribo el 23 de noviembre de 1941, siendo derribado posteriormente aquel mismo día. Se rompió las dos piernas en el golpe con el plano de cola cuando saltó en paracaídas sobre las líneas aliadas. A pesar de su hospitalización, sufrió gangrena y murió de una embolia, después de la amputación de las dos piernas, diez días después de su captura.



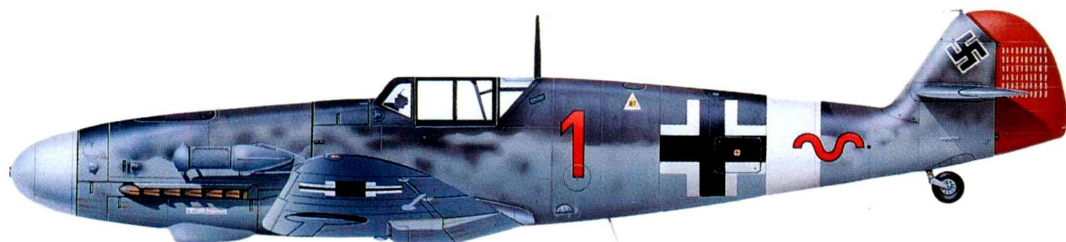
Bf 109F-4/Z Trop con *Galón Negro*, pilotado por el Oberleutnant Ernst Düllberg, jefe de personal del *Gruppe* II./JG 27, Tmimi/Libia, mayo de 1942

Como Jefe de Personal del II./JG 27, el F-4 de Düllberg muestra un acabado con el camuflaje clásico y un grupo de distintivos reglamentarios. El único toque de individualismo aquí lo proporcionan los 14 distintivos de derribos en el timón. Un superviviente en todos los sentidos, Düllberg finalizó la guerra como Kommodore de la JG 76 en Austria; su registro total había llegado en aquel momento a exactamente 50, 10 de los cuales fueron bombarderos cuatrimotores.



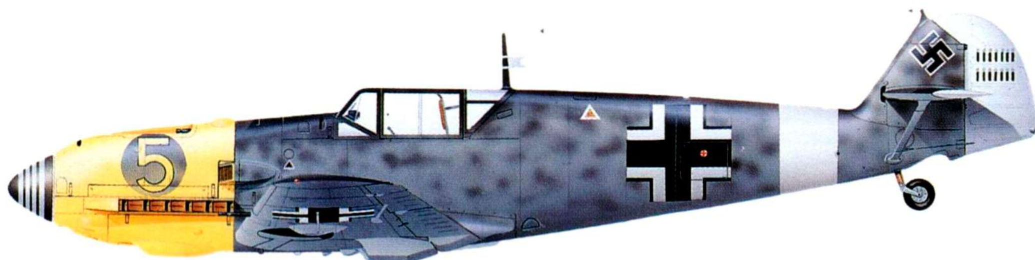
Bf 109F-4/Z Trop *Amarillo 2*, pilotado por el Oberfeldwebel Otto Schulz, 6./JG 27, Tmimi/Libia, mayo de 1942

Con otro acabado habitual de los cazas del II.*Gruppe*, el F-4 de Schulz está personalizado con el marcador en el timón: 6 derribos antes de la campaña rusa, 3 en el frente oriental y 35 en África. Derribaría otros 7 en el desierto occidental (elevando su total hasta 51) antes de que él mismo fuera víctima de un Kittyhawk cerca de Sisi Rezegh el 17 de junio de 1942.



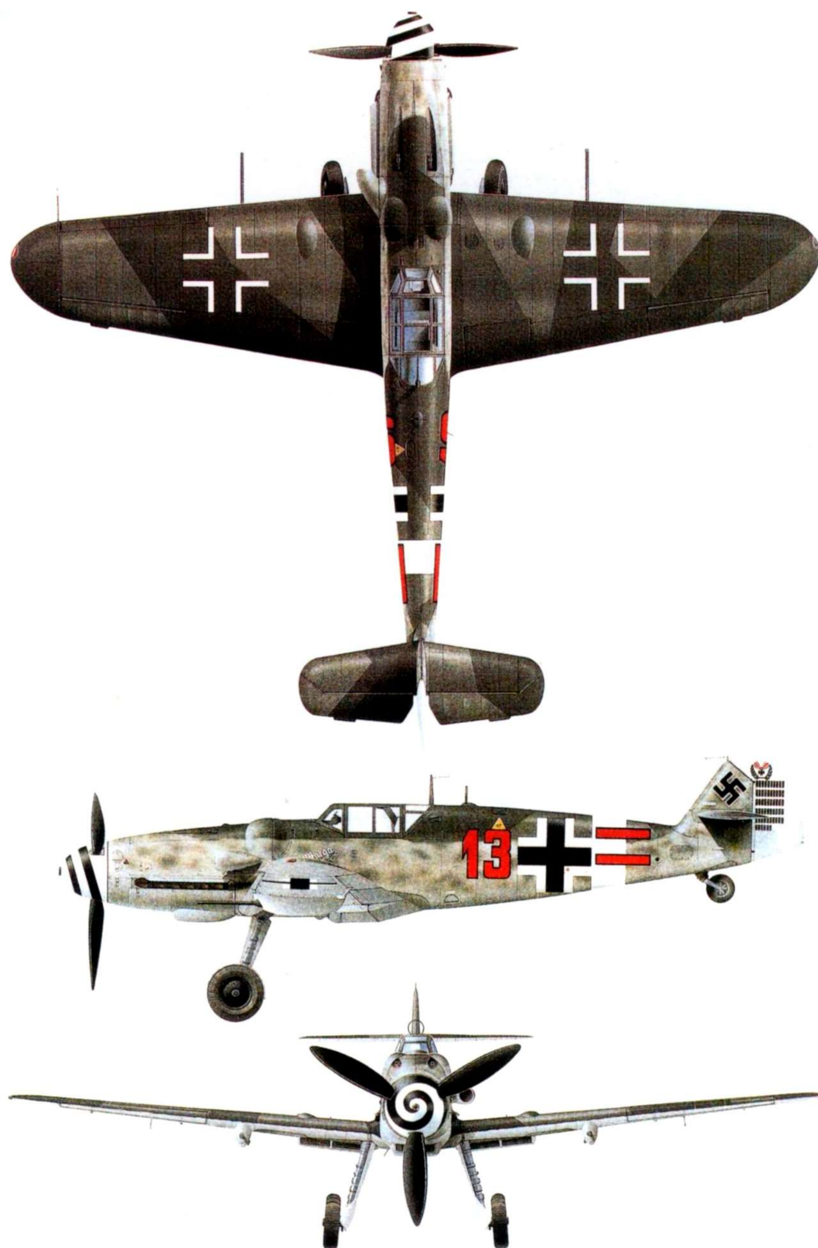
Bf 109G-2/Trop *Rojo 1*, pilotado por el Hauptmann Werner Schroer, jefe de la *Staffel* 8./JG 27, Rodas, en torno a febrero de 1943

Después de un breve periodo de trabajo con la *Geschwaderstab*, Schroer volvió a la 8.*Staffel* como su Kapitan en julio de 1942. En este caso su G-2 no lleva el distintivo del *Gruppe*, pero muestra un símbolo del III.*Gruppe* de la primera época con una barra ondulada detrás de la cruz del fuselaje. En aquel momento, el registro de Schroer había llegado a 60. Tras una serie de destinos, el Major Schroer finalizó la guerra como Kommodore de la JG 3 *Udet*, acumulando un total de 114 victorias, incluyendo 26 bombarderos cuatrimotores.



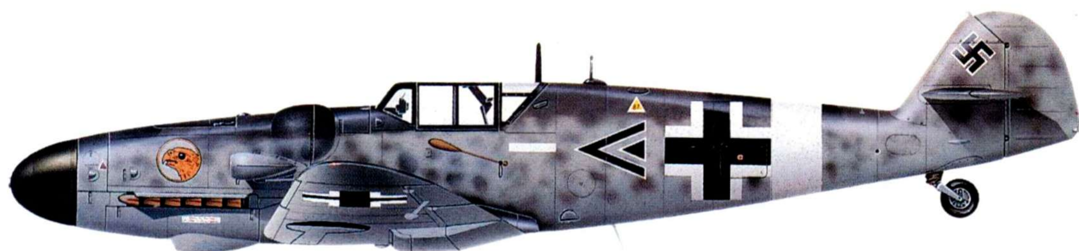
Bf 109E-4 *Amarillo 5*, pilotado por el Oberleutnant Erbo Graf von Kageneck, *Staffelkapitan* de la 9./JG 27, Sicilia, mayo de 1941

Staffelkapitan (destaca el gallardete blanco de metal en el mástil de la antena) en el III./JG 27 de Max Dobislav durante la breve permanencia de este *Gruppe* en Sicilia, Von Kageneck pilotó este E-4 con los distintivos adecuados, que muestran la misma combinación que en la ilustración 27, aunque sin el distintivo del *Gruppe*. Posteriormente mandó su *Staffel* en África en diciembre de 1941. Los 2 últimos de sus 67 derribos los consiguió en el desierto, antes de que resultara gravemente herido en un enfrentamiento con los Hurricane al sur de Agedabia el 24 de diciembre de 1941. Aunque Von Kageneck consiguió volver a la base, murió a causa de sus heridas en un hospital de Nápoles el 12 de enero de 1942. En el momento de su muerte era el piloto con mejores resultados de la JG 27.



Bf 109G-6/R6 *Rojo 13*, pilotado por el Feldwebel Heinrich Bartels, 11.JG/27, Kalamaki/Grecia, en torno a septiembre de 1943

El IV./JG 27 se activó en Grecia en mayo de 1943, operando en el Mediterráneo oriental hasta que fue transferido a Hungría en la primavera de 1944. El G-6 *Kanonenboot* de Bartels lleva el camuflaje habitual gris en tres tonos (74/75/76), recién pintado, y también luce el distintivo único de identificación del *Gruppe* con dos barras paralelas (con los colores respectivos de la *Staffel*) detrás de la cruz del fuselaje. Destacan también el nombre *Marga* bajo las luces del parabrisas y el registro total de Bartels con 56 derribos en el timón, además del motivo que celebra la concesión de la Cruz de Caballero por su 45ª victoria. Su registro total estaba en 99 cuando se informó sobre su desaparición en combate después de derribar a un P-47 sobre Bonn, el 23 de diciembre de 1944. Los restos de Bartels se encontraron en la cabina, sujeto con los cinturones de su destrozado Bf 109G-10 (*Amarillo 13* de la 15./JG 27, otro *Marga*), en 1968.



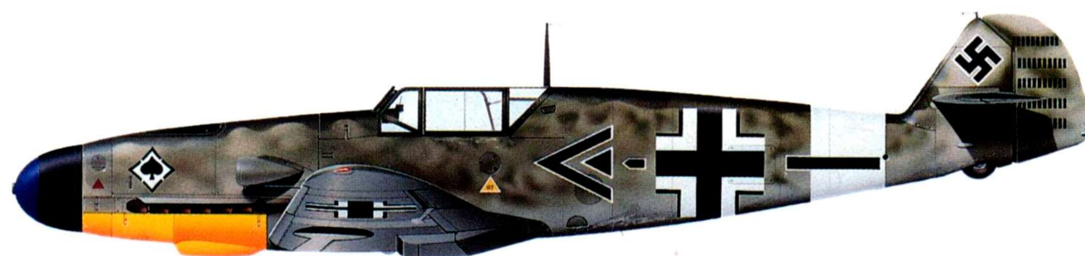
Bf 109G-6 *Negro con Galón/ Triángulo*, pilotado por el Hauptmann Karl Rammelt, *Gruppenkommandeur* II./JG 51, Toscana/Italia, en torno a febrero de 1944

Otra *Jagdgeschwader* famosa que contribuyó a la presencia de los cazas Bf 109 de la Luftwaffe en el Mediterráneo fue la JG 51 *Moelders*, cuyo II.*Gruppe* llegó a Túnez en noviembre de 1942 prestando sus servicios posteriormente en Sicilia, Italia y los Balcanes. Este G-6 de Rammelt es típico de este último periodo. Lleva el acabado habitual y muestra el distintivo de la *Cabeza de Águila* de la JG 51 y una combinación de triángulo y galón de *Gruppenkommandeur*, además de su emblema personal por debajo de la cabina. También ilustra la práctica poco habitual del II./JG 51 de no situar la barra de *Gruppe* después de la cruz del fuselaje, sino delante de ella y del distintivo de identificación individual del avión. El Major Rammelt sobrevivió a la guerra con 46 derribos, aunque resultó gravemente herido mientras atacaba a los B-24 de la 15ª Fuerza Aérea en el norte de Italia a finales de 1944.



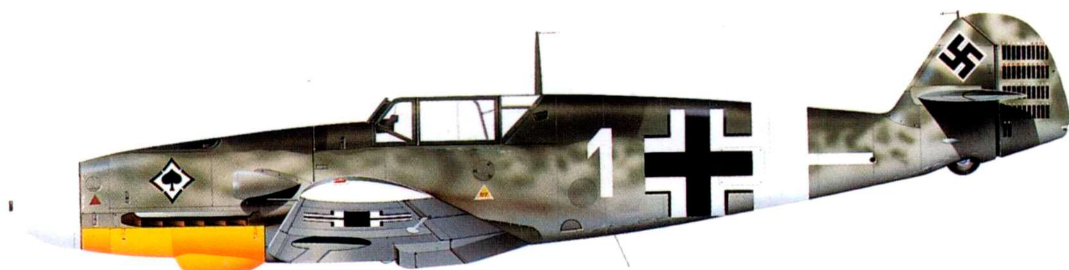
Bf 109G-2/Trop *Blanco 5*, pilotado por el Feldwebel Anton Hafner, 4./JG 51, Bizerta/Túnez, noviembre de 1942

En contraste con el G-6 anterior, el G-2 de *Toni* Hafner muestra el acabado habitual del desierto que tenía la mayoría, si no todos, de los aviones del II./JG 51 cuando éste llegó a Túnez por vez primera. Destaca nuevamente la barra del II./*Gruppe* por delante del número de serie. Como indica el timón, Hafner ya había logrado 62 derribos en Rusia, a los que añadió otros 20 más en el Mediterráneo rápidamente. Ascendido a oficial, volvió posteriormente al frente oriental y al III./JG 51. Murió al este de Prusia el 17 de junio de 1944 en un combate aéreo a baja altura con un Yak-9. A pesar de desaparecer casi un año antes de la derrota final de Alemania, el asombroso registro de Hafner, con 204 victorias, no fue superado dentro de la JG 51.



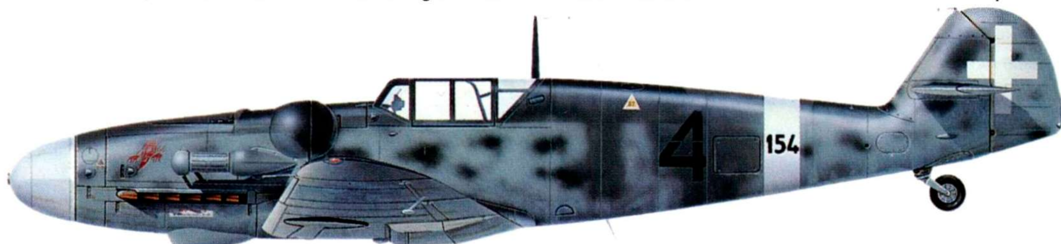
Bf 109F-4 *Negro* con *Galón/Triángulo* y *Barras*, pilotado por el Oberstleutnant Günther Freiherr von Maltzahn, *Geschwaderkommodore* JG 53, Comiso/Sicilia, en torno a mayo de 1942

La segunda de las tres *Jagdgeschwader* que soportaron el mayor peso de la campaña del Mediterráneo, la JG 53 *As de Espadas*, llegó a esta zona desde el frente oriental en diciembre de 1941. Von Maltzahn, Kommodore desde octubre de 1940 hasta octubre de 1943, pilotó más de una docena de Bf 109 mientras estuvo en la JG 53. Este F-4 fue pintado de la forma habitual con el grupo completo de distintivos de la Stab del Kommodore, incluyendo una barra horizontal a cada lado de la cruz del fuselaje (la parte de la barra detrás de la cruz no se debería confundir con el símbolo normal del II.*Gruppe*), que provienen de la época de los biplanos anteriores a la guerra. La punta del cono de la hélice está en el color azul de la *Geschwaderstab*. *Henri* Maltzahn sobrevivió a la guerra, añadiendo otros 13 derribos a los 55 que se representan aquí; todos ellos logrados durante su servicio con la JG 53.



Bf 109F-4 *Blanco 1*, pilotado por el Oberleutnant Gerhard Michalski, *Staffelkapitan* de la 4./JG 53, Pantelleria, julio de 1942

El timón del F-4 verde (74/75) moteado de Michalski indica que había conseguido 20 derribos (incluyendo 14 en Rusia) antes de llegar al Mediterráneo. A continuación consiguió una sucesión de victorias, sólo en Malta 26. Al final de la guerra fue Kommodore de la JG 4, había conseguido 73 derribos (13 de ellos bombarderos de la Fuerza Aérea del Ejército de EE. UU.) y él mismo había sido derribado en seis ocasiones. Irónicamente, murió en un accidente de automóvil nueve meses después.



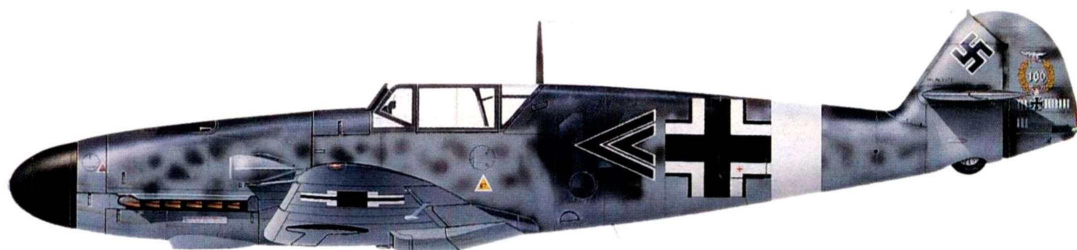
Bf 109G-6/Trop *Negro 4*, pilotado por el Sottotenente Giuseppe Ruzzin, 154ª *Squadriglia*, 3° *Gruppo CT* (RA), Comiso/Sicilia, julio de 1943

Además de la Luftwaffe, cuatro *Gruppi* italianos (aparte de algunas unidades más pequeñas) pilotaron los Bf 109 de forma operativa en el teatro de operaciones del Mediterráneo: dos con la Regia Aeronautica (RA) antes del Armisticio de septiembre de 1943, y otros dos con la Aeronautica Nazionale Repubblicana (ANR) junto con las fuerzas alemanas durante los últimos meses de la guerra. El *Negro 4* es representativo de los aparatos tomados directamente de la Luftwaffe, y todos sus distintivos, con la excepción de la banda blanca del fuselaje, habían sido pintados encima. Los italianos aplicaron un número estarcido individual en cada avión, la identidad de las *squadriglia* sobre la banda blanca, el distintivo del *Gruppe* del *Diavolo Rossi* (*Diablo Rojo*) en el capot y una cruz blanca plana de Saboya sobre la cola. Destaca que no aparece ninguna de las insignias habitualmente asociadas a los aviones de la Regia Aeronautica: no hay símbolos fascistas en el fuselaje ni en las superficies de las alas, ni tampoco el escudo de armas que normalmente se colocaba en el centro de la cruz de la cola. La RA rechazó enérgicamente el individualismo y prefirió reconocer las victorias a las unidades como totalidad en lugar de a los pilotos.



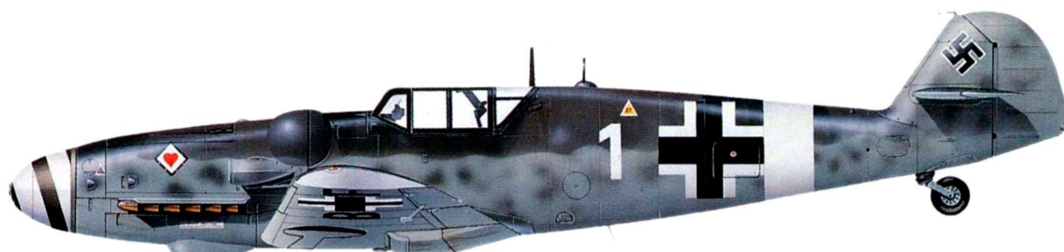
Bf 109G-6 con *Doble Galón Negro*, pilotado por el Major Franz Götz, *Gruppenkommandeur* III./JG 53, Orvieto/Italia, en torno a enero de 1944

Bien por el mérito de su edad (celebró su 31 cumpleaños en enero de 1944) o por la ininterrumpida prolongación de su servicio en el frente (su primer derribo fue un Morane MS.406 el 14 de mayo de 1940), el Kommandeur del III./JG 53 era conocido como *Altvater* (Padre anciano) Götz aunque, como se puede sospechar, no por su rostro. El G-6 de Götz aparece aquí, a mediados de sus 27 meses al mando del *Gruppe*, mostrando el camuflaje y los distintivos habituales de aquel periodo (destaca que la cruz del fuselaje no sea negra, sino de un tono gris oscuro). Nombrado Kommodore de la JG 26 *Schlageter* el 28 de enero de 1945, finalizó la guerra con 63 derribos.



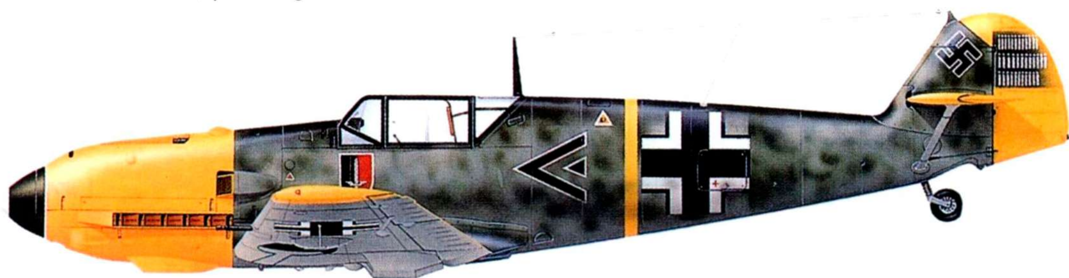
Bf 109F-4 con *Doble Galón Negro*, pilotado por el Leutnant Heinz-Edgar Bär, *Gruppenkommandeur* I./JG 77, sur de Italia, julio de 1942

La última del principal triunvirato de *Jagdgeschwader* que conformó la presencia de los cazas de la Luftwaffe en el teatro de operaciones del Mediterráneo y, con mucho, la menos conocida de las tres, la JG 77, no llegó a África hasta un mes después de la Batalla de El Alamein, el punto de inflexión final en la guerra del desierto. El destino de la *Geschwader* a partir de entonces fue la retirada constante, hasta Túnez, Sicilia e Italia, a pesar de los enormes esfuerzos individuales de destacados ases como Heinz Bär, cuyo F-4 aparece aquí. Se puede plantear que fue el *experte* más veterano de todos ya que se mantuvo en servicio en el frente desde las primeras semanas de la guerra hasta el mismo final. Bär abrió su registro con un Hawk 75 francés, el 25 de septiembre de 1939, como Feldwebel en el I./JG 51 y finalizó con un P-47 en Baviera, el 28 de abril de 1945, de Oberstleutnant, pilotando los Me 262 a propulsión en el JV 44. 218 aviones aliados cayeron ante las ametralladoras de *Pritzl* Bär en el periodo intermedio.



Bf 109G-6 *Blanco 1*, pilotado por el Oberleutnant Ernst-Wilhelm Reinert, *Staffelkapitan de la* 1./JG 77, sur de Italia, en torno a agosto de 1943

Reinert, que llegó a ser el piloto con mejores resultados de la campaña de Túnez (con 51 derribos desde enero hasta abril de 1943), se convirtió en Kapitan de la 1.*Staffel* en agosto de 1943. Su G-6 muestra el distintivo de la *Geschwader*, introducido en abril de 1943, que le otorgaba a esta unidad su nombre de JG 77 *Herz-As* (As de Corazones). Al final de la guerra el Hauptmann Reinert estaba al mando del IV./JG 27, habiendo conseguido 174 derribos aéreos, con otros 16 aviones destruidos sobre el terreno.



Bf 109E-4 *con Galón Negro/Triángulo*, pilotado por el Hauptmann Herbert Ihlefeld, *Gruppenkommandeur* I.(J)/LG 2, Molaoi/Grecia, mayo de 1941

Ya as de la Legión Cóndor con siete derribos en su haber, Ihlefeld pasó a formar parte del I.(J)/LG 2 en 1938. Fue Kommandeur desde agosto de 1940 hasta mayo de 1942, periodo en el cual el *Gruppe* fue redefinido como I./JG 77. Su E-4, que se muestra aquí en Grecia, todavía lleva los elaborados distintivos amarillos de la campaña de los Balcanes, incluyendo el plano de cola y el timón, una fina banda en el fuselaje, las puntas de las alas e incluso los bordes de instrucción de las alas. Como muestra de los aviones prestados de otras unidades que el *Gruppe* utilizaba en este periodo, éste todavía lleva el distintivo del anterior propietario, la JG 52, por debajo de las luces del parabrisas. Después de dejar la JG 77, Ihlefeld prestó sus servicios como Kommodore de otras cinco *Geschwader* antes de finalizar la guerra con un total de 130 victorias.



El *Blanco 5* lleva los distintivos del teatro de operaciones y el camuflaje habituales del desierto, aunque las primeras 10 victorias de las 17 que aparecen aquí fueron logradas, de hecho, en el frente oriental. Harder era miembro de una familia de tres hermanos, los tres pilotos de caza y los tres muertos durante la guerra. El nombre debajo de la cabina todavía conmemora al Kommandeur del III./JG 53, que fue derribado y murió cerca de la Isla de Wight en el punto culminante de la Batalla de Inglaterra casi dos años antes.



Bf 109G-10/AS, pilotado por el Maggiore Adriano Visconti, Jefe del I° *Gruppo Caccia* (ANR), Lonate Pozzolo (Varese)/Italia, febrero de 1945

Después del Armisticio italiano los dos *Gruppi* republicanos del Eje también recibieron Bf 109 procedentes de la Luftwaffe, como se muestra aquí en los distintivos superpuestos esquemáticamente en el fuselaje y la cola (aunque se mantuvieron las cruces de la parte inferior de las alas). Por aquel entonces la insignia nacional estaba formada en tres colores verde-blanco-rojo, normalmente con bordes en amarillo como aquí se muestra. Destaca que el Werk-Nr.491356 no lleva ningún número individual, pero lleva el distintivo del *Asso di Bastoni* (As de Bastos) del *Gruppo* asumido a partir del *Gruppo CT* 153 de la RA. Visconti reclamó 7 derribos con el I° *Gruppo* (a añadir a los 19 logrados con la RA). Fue brutalmente asesinado por los guerrilleros italianos poco después de la rendición de su *Gruppo* y ante ellos el 29 de abril de 1945.



Bf 109G-6 *Negro 7*, pilotado por el Capitano Ugo Drago, Jefe de la 4ª *Squadriglia*, II° *Gruppo Caccia* (ANR), Aviano/Italia, noviembre de 1944

Aunque excesivamente pintado por encima en la parte trasera del fuselaje, el G-6 de Drago mantiene tanto las cruces de las alas como las del fuselaje, así como su 7 de la suerte. El elegante distintivo *Gigi Trei Osei* en el morro, estarcido en blanco, es una forma simplificada del que anteriormente llevó el 150° *Gruppo* CT de la RA cuando combatió junto con varios *Gruppe* de la Jagdwaffe en Libia. Fue designado e introducido en memoria del Tenente Luigi *Gigi* Caneppele, un piloto de planeadores olímpicos de cierta importancia anterior a la guerra, combinando su distintivo de planeador de 3ª Clase (los *Tres Pájaros* del título) con una palmera del desierto. El propio Drago sobrevivió a la guerra como el piloto de la ANR con más victorias, con 11 derribos en su haber.



El Oberleutnant Hans-Joachim Marseille, representado después de la concesión de la Cruz de Caballero con las Espadas y las Hojas de Roble, el 18 de junio de 1942. Lleva un gorro modelo tropical de la Luftwaffe y su característica cazadora de cuero, de adquisición privada, con hombreras para la graduación. A Marseille también le gustaba llevar los pantalones y las botas del traje de vuelo de peso estándar de la Luftwaffe durante la mayoría de las salidas; en los meses extremadamente calurosos del verano se volaba, ocasionalmente, con pantalones cortos. El pañuelo de seda evitaba las irritaciones en el cuello.

El típico piloto de caza vestido de manera informal, bien preparado para el clima del norte de África. Lleva un chaleco salvavidas relleno de miraguano sobre una camisa caqui, con el popular casco abombado de estilo británico, en el que aparece la insignia del águila de la Luftwaffe, cosida sobre un fondo tropical triangular, para proteger la cabeza del piloto del sol. Las gafas oscurecidas de una sola pieza están encima del casco, siendo este último el único elemento que se quitaba un piloto antes de embarcarse en una salida.

Un teniente en torno a comienzos de 1942, que lleva puesta una cazadora de cuero con cuello de borreguillo, con las charreteras para la graduación y los guantes de cuero. Los típicos pantalones bombachos modelo tropical de la Luftwaffe eran ideales para soportar el calor durante el día, así como para ofrecer una cierta protección contra las frías noches. El arma de mano debía de ser una Luger o una Walther P38, y lleva puestos los zapatos reglamentarios en combinación de lona y cuero. La parte superior de la gorra de plato reglamentaria en blanco (en este caso, muy sucia) indica el modelo veraniego.



El Major Joachim Müncheberg lleva un chaleco salvavidas inflable sobre su uniforme de vuelo. Lleva puesta la Cruz de Caballero en el cuello y el gallardete de la graduación está cosido en la manga. En ocasiones, los pantalones del uniforme se llevaban sueltos, como es el caso aquí, en lugar de metidos en las botas de vuelo y eran lo suficientemente amplios como para meter un arma de mano, un cuchillo y los mapas. Lleva puesta una gorra habitual tropical y, entre los accesorios del chaleco salvavidas, se encuentran la linterna para la lectura de mapas y la correa de la máscara de oxígeno.

Un oberleutnant que lleva puesta una combinación de modelos de la Luftwaffe y el Afrika Korps, siendo el gorro el que se enviaba a las fuerzas terrestres adaptado con el añadido de una insignia de la Luftwaffe. La chaquetilla corta, o Fliegerblouse, con una cinta elástica para la cintura, tiene un gallardete para la graduación y el modelo es uno de los poseedores de la Cruz de Caballero. Los pantalones de vuelo tropicales van ajustados por dentro de las botas de vuelo de cuero, con la bota izquierda coronada por una cartuchera de goma para los cartuchos de las bengalas de señales.

El Oberfeldwebel Otto Schulz del II./JG 27 a finales de 1941. Lleva puesto el gorro reglamentario de oficial, con la Cruz de Caballero en el cuello y las dos estrellas de la graduación en las hombreras. Por encima del bolsillo izquierdo de la cazadora lleva pinchado un distintivo de misión, con la Cruz de Hierro de 1ª Clase justo por debajo de él. Este piloto muestra con orgullo sus distintivos de alas (izquierda) y de herido por encima de su cinturón, mientras que el distintivo reglamentario de tela con el águila de la Luftwaffe se ha cosido por encima del bolsillo izquierdo de su arrugada cazadora.

MARSEILLE, EL VIRTUOSO

El 1 de septiembre el II./JG 27 realizó una misión de caza libre a primera hora de la mañana. El despegue tuvo lugar a las 07.36 horas y entre los pilotos de los seis aparatos se encontraban Rödel, Sinner y el Obfw Herbert Krenzke; este último tenía en su haber 11 victorias en aquel momento. Interceptaron dos formaciones de bombarderos compuestas por los Baltimore y los Boston, escoltados por unos 80 cazas. Al intentar llegar hasta los bombarderos, los *Jagdflieger* se vieron obligados a enfrentarse a los escoltas. Sinner reclamó dos cazas derribados y Rödel uno, aunque el avión de Krenzke cayó envuelto en llamas, probablemente víctima de un ataque de los Spitfire del Sqn 601. Las victorias alemanas se recogieron como cazas Curtiss, no siendo en esta ocasión, como en muchas otras a lo largo de la guerra, el reconocimiento de los aviones tal y como debería haber sido.



Un número considerable de Bf 109 encontró su final en los aterrizajes forzosos, como este F-2 del II./JG 27. El distintivo del *Amarillo 3* indica que, posiblemente, el caza abandonado era de la 6.*Staffel*. Aparte de los daños evidentes en la hélice del avión, el otro y único signo visible de que ha entrado en combate es el pequeño agujero de la artillería antiaérea que el oficial de la RAF tiene tanto gusto en señalar al fotógrafo. (*Weal*)

A las 08.40 horas cuatro Bf 109 más del II.*Gruppe* establecieron contacto con ocho bombarderos y 20 cazas, y los pilotos avistaron una segunda formación de tamaño similar casi al mismo tiempo. No se obtuvo ningún resultado del combate contra este grupo, ni contra los 30 Hurricane que se localizaron diez minutos después.

Esta última formación estaba compuesta por un Hurricane de reconocimiento táctico del Sqn 80 y su fuerte escolta de 12 aparatos parecidos del Sqn 1 de la SAAF. Fueron atacados por cuatro Bf 109 en su vuelo de regreso en la altitud escogida por los alemanes de 6.000 pies, aunque por encima del combate aéreo a 15.000 pies se encontraban los Spitfire del Sqn 92 proporcionando un nivel adicional de cobertura para los Hurricane. El ataque inicial fue seguido por la aparición de diez Bf 109 más y entonces los pilotos de los Hurricane se encontraron ante sí con un fuerte combate, que todavía empeoró mucho más cuando se ordenó a su cobertura superior partir para atacar una formación de Stuka. Los pilotos del Sqn 1 también escucharon esta llamada, pero estaban demasiado ocupados como para responder.

La formación de Ju 87 tenía una escolta de aviones del I./JG 27 y, aunque estos últimos no pudieron impedir que los Spitfire se enfrentasen a los bombarderos de vuelo en picado, los Stuka a los que dispararon sólo resultaron dañados, al igual que algunos Bf 109.

Marseille, con el Oblt Schlang operando como su punto, daban escolta a una formación de Ju 87 entre las 08.45 y las 09.00 horas, en compañía de otros 13 aviones del I.*Gruppe* y 15 del III./JG 27. Atacados por



Aunque varias unidades de caza pasaron breves periodos de tiempo en el desierto, la JG 53 *As de Picos* fue una de las *Geschwader* con más tiempo de servicio, con sus tres *Gruppe* en funcionamiento en esta zona desde finales de noviembre de 1941. En esta toma un Bf 109 comparte un encharcado campo de aviación siciliano con dos Fw 190A del II.JG 2, que estaban de camino hacia Túnez desde Francia. Destaca que han dejado la manivela de arranque del motor en su sitio, lista para un arranque en alarma.

16 cazas, Marseille y Schlang reaccionaron virando hacia el enemigo, *Jochen* abrió fuego en un viraje hacia la izquierda. Inmediatamente derribó al enemigo del final de la cola, además de un segundo aparato, antes de volver con los Stuka y derribar un tercer caza. A continuación, seis Spitfire se pegaron a él.

Aprovechándose de que el jefe se pasó de largo, Marseille giró su Bf 109 en un viraje hacia la izquierda, disparando según salía. Rápidamente cayeron los Spitfire; el *Experten* había utilizado solamente 80 proyectiles de cañón y 240 de ametralladora para derribar cuatro aviones. Sin embargo, no todos los *Jagdflieger* disfrutaron de un éxito similar ya que tanto el Fw Berben del I.*Gruppe* como el Fw Gahr del III.*Gruppe* desaparecieron, convirtiéndose este último en prisionero de guerra.

El I.*Gruppe* realizó otras 12 salidas a las 11.20 horas como fuerza de escolta de los Stuka, encontrándose con dos formaciones de bombarderos aliados en su camino hacia el punto de encuentro. Marseille fue por la escolta de cazas y disparó contra la primera formación de Kittyhawk, que inmediatamente formaron un círculo defensivo. Lanzándose en picado sobre el círculo, reclamó dos derribos según finalizaba esta maniobra. Pegándose al último de los cazas para salir del círculo lo derribó limpiamente, a continuación realizó el mismo ataque contra un cuarto y, posteriormente, contra un quinto Kittyhawk; este último estalló antes de chocar contra el suelo. Después, Marseille alcanzó al número seis, su noveno del día, en un cerrado viraje hacia la izquierda.

Ascendiendo de regreso rumbo a Fuka, su *Schwarm* vio otra formación enemiga por encima, y en el consiguiente ataque Marseille logró su décimo derribo; este último avión también estalló.

Su punto, Schlang, disparó contra otro Kittyhawk que estaba realizando una brusca maniobra en este mismo combate aéreo pero falló, después de lo cual el viraje hacia la izquierda de Marseille lo cogió a una distancia extremadamente corta (cuatro metros) y, lógicamente, también derribó a este aparato, que hacía el 11°. El Ltn Remmer reclamó un derribo de otra formación que apareció a continuación, mientras que Marseille voló de vuelta a la base para ser felicitado por el *Generalfeldmarschall* (Mariscal de Campo), Albert Kesselring, jefe de la *Luftflotte* 2. El piloto fue cordialmente aclamado por su trabajo de aquella mañana.

Marseille salió al aire nuevamente aquella tarde ya que se había ordenado al I.*Gruppe* que proporcionara tanto la escolta directa como la indirecta de una gran formación de Ju 88. Volando como parte de una fuerte formación de 11 aparatos del I./JG 27, se ordenó a Marseille que proporcionara la cobertura próxima. Entre las

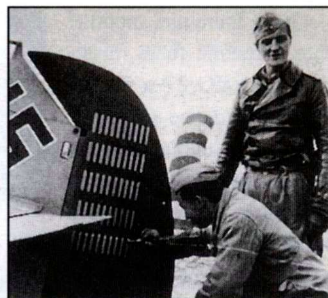
El I.*Gruppe* JG 53 llegó a Sicilia desde Rusia después del II. y III. *Gruppe* a comienzos de octubre de 1942. Estos Bf 109F están siendo revisados antes de la siguiente salida sobre Malta. Todos disponían de depósitos de combustible auxiliares, que se utilizaron cada vez más según el conflicto fue empeorando.



18.47 y las 18.53 horas reclamó otras cinco victorias, todos Hurricane del Sqn 213. Stahlschmidt también reclamó dos y el Ltn Karl von Lieres Wilkau uno, todos del ya diezmado Sqn 213.

Al final de aquel agitado día de combates aéreos prácticamente sin parar, Marseille presentó una reclamación de 16 cazas derribados, aunque posteriormente se ajustaron los informes oficiales para demostrar que otra víctima más había caído ante sus ametralladoras. Ningún otro piloto de la Luftwaffe había logrado jamás un registro así contra los aliados occidentales y este récord iba a mantenerse en su categoría hasta el final de la guerra. En conjunto, sólo fue superado en una ocasión por un piloto en Rusia que reclamó 18 derribos en un día.

Durante este periodo de intensas actividades que incluían docenas de salidas tanto por parte de la aviación aliada como de la alemana, los combates aéreos del 1 de septiembre fueron especialmente intensos y se extendieron por una amplia zona. Los aliados perdieron unos pocos bombarderos ante la artillería antiaérea, pero los cazas no pudieron reclamar ni uno solo de ellos derribado. Por consiguiente, Rommel perdió muchos vehículos y carros de combate y se vio obligado a ponerse a la defensiva.



Marseille, con su cazadora de vuelo de cuero preferida, saluda al fotógrafo mientras se registra su victoria más reciente en el timón de su primer Bf 109F. Las filas de derribos se colocaban fácilmente con la ayuda de la plantilla de que disponía el personal de tierra. En el trasfondo una manga de viento cuelga flácidamente.

El récord de Marseille

Pocos panegíricos mejores se han otorgado nunca a un piloto de caza alemán que el que expresó el *Generalmajor* (General de División) Adolf Galland durante la recapitulación de la carrera de Hans-Joachim Marseille. Cuando el *Inspektor der Jagdflieger* (Inspector de los pilotos de caza) llamó al mejor *experten* de la campaña del desierto occidental un "virtuoso sin igual entre los pilotos de caza", pocos de sus contemporáneos hubieran discrepado.

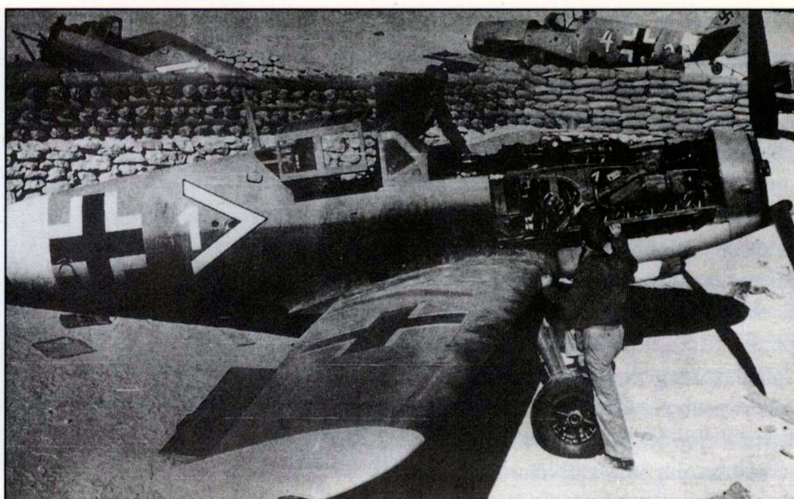
Era bastante común para los pilotos excepcionales de la Luftwaffe que realizaran un comienzo lento, casi desesperante, de sus carreras de combate, y Marseille no fue una excepción. Entró a formar parte del I.(*Jagd*) LG 2 el 10 de agosto de 1940 y descubrió que disfrutaba mucho en los combates aéreos contra la RAF, aunque su primer combate contra los Hurricane le demostró que no era el único con buenas destrezas de vuelo, buenos reflejos y ansia de combate. En este enfrentamiento ni Marseille, en su Bf 109E-7, ni su piloto contrincante, en un Hurricane Mk I, consiguieron encontrar el punto débil del otro durante cuatro minutos completos, antes de que el alemán consiguiera la ventaja de la altura. Inmediatamente se lanzó en picado contra el caza de la RAF y disparó una ráfaga corta contra él, que logró el efecto deseado.



A la Estrella de África le ayudan con las correas antes de que comience otra salida. Se cree que éste fue el Bf 109G-2 predestinado que sufrió un incendio en el motor y que provocó la muerte de Marseille.

Marseille iba a conseguir cinco victorias más en el frente del Canal de la Mancha antes de que se suspendiera la ofensiva contra Inglaterra, sobreviviendo a cuatro amarajes forzosos en este proceso. A finales de agosto fue trasladado a la 4./JG 52, recibiendo la Cruz de Hierro (1ª Clase) un mes después. Sus posteriores hazañas en el desierto comenzaron a tomar forma por aquella época, aunque su CO (oficial al mando), *Macki* Steinhoff, tenía una visión muy poco benevolente del gran entusiasmo de Marseille, que a menudo se tomaba erróneamente como insubordinación; ésta fue una de las principales razones por las que permaneció como un humilde *Oberfähnrich* (aspirante a oficial) durante tanto tiempo.

Quizá fuera una suerte el que Marseille fuera trasladado al I./JG 27 a finales de 1940 ya que su nuevo CO, *Edu* Neumann, reconoció inmediatamente las cualidades que este hombre tenía en el único lugar que realmente importaba en la Jagdwaffe: a los mandos de un caza.



Más restos de Bf 109F bajo el escrutinio aliado en una base sin identificar que tenía una excelente protección para los cazas contra los impactos de las bombas. En primer plano se encuentra el avión pilotado por el jefe de personal del III./JG 27, mientras que el de la izquierda lleva un distintivo con galón similar. En el *Amarillo 4* a la derecha aparece un *garabato* horizontal del III.*Gruppe*. (*D. Becker*)

De esta forma fue como Marseille comenzó a encontrar su estilo, cuando la JG 27 se trasladó a Libia y sus pilotos encontraron que este teatro de operaciones estaba mucho más libre de la vigilancia oficial.

Aunque sus adversarios de la RAF y la SAAF reconocieron debidamente la destreza y la táctica del joven *Jagdflieger*, es dudoso que muchos de ellos conocieran los nombres de los pilotos a los que se enfrentaban; sin embargo, Marseille llegó a ser muy conocido en Alemania. También se pasó rápidamente al nuevo Bf 109F, el aparato de los *Experten*. Como un excelente exponente del tiro con deflección, el ahorro de munición de Marseille llegó a ser poco menos que legendario. Tan bien podía valorar el alcance, la velocidad y el ángulo que era capaz de derribar, de forma notable, a los cazas con muy pocos proyectiles de sus ametralladoras y cañones.

El récord en combate de Marseille le otorgó posteriormente la *Ritterkreuz* (Cruz de Caballero) el 22 de febrero de 1942 (por 50 victorias); la *Eichenlaub* (Hojas de Roble) el 6 de junio de 1942 (75); la *Schwerten* (Espadas) el 18 de junio de 1942 (101); y la *Brillianten* (Diamantes) el 4 de septiembre de 1942 (126). Fue el único que recibió la *Brillianten* dentro de la JG 27 (nunca se le llegó a entregar realmente de forma física), aunque algunos pilotos recibieron la *Schwerten* y la *Eichenlaub*.

Al igual que muchos otros *experten* con muchos años de servicio, Marseille utilizó muchos aviones diferentes durante el transcurso de su carrera. El número exacto debe ser, por fuerza, aproximado, pero no es probable que el total esté por debajo de una docena. A partir de los informes disponibles, parece que Marseille perdió cuatro Bf 109E-7 durante las operaciones en el frente del Canal de la Mancha con el I.(J)/LG 2, un Bf 109E-7/Trop en el camino hacia Libia (señalizado como *Amarillo 13*, en lugar del *14*, la identificación que llevó en todos sus aviones posteriores) y otro aparato de este submodelo después de conseguir sus primeras victorias con él; fue derribado el 23 de abril de 1941 por un Hurricane Mk I del Sqn 73, pilotado por un tal Sous Lt Denis, y tuvo que realizar un aterrizaje forzoso por detrás de las líneas alemanas. Un ataque contra Daba el 24 de julio destruyó el primer Bf 109F-4/Z Trop de Marseille, elevando de esta forma su total de Messerschmitt perdidos al menos a siete.

NUEVOS ADVERSARIOS

SICILIA

Estaba más que claro que los aliados no tenían ninguna intención de establecer en Túnez el límite de su avance por el sur, y el alto mando del Eje esperaba el siguiente golpe con inquietud; donde quiera que el enemigo decidiese atacar era evidente que por aquel entonces disponía de todas las cartas. Los pilotos del II./JG 27 podían haber previsto que los aliados capturaran Pantellaria, una isla muy fortificada situada a medio camino entre la costa africana y la península italiana. En lugar de ello, se decidió (como una forma de experimento) volver a tomar Pantellaria solamente mediante bombardeos aéreos masivos. Esta decisión lanzó a cientos de bombarderos medios sobre la isla en sucesivas oleadas y le supuso a este *Gruppe* un considerable éxito en combate, con 25 derribos registrados entre el 18 y el 31 de mayo.

También había que defender Sicilia porque allí era donde con más probabilidad iba a tener lugar la siguiente operación aliada importante. Mientras el II./JG 51 y una importante fuerza de caza italiana permanecían en Cerdeña, el componente principal de la Jagdwaffe defendió Sicilia, reforzándose la isla con varios *SchlachtGruppe* (Escuadrón de Ataque) equipados con los Fw 190. Sin embargo, los Bf 109 siguieron predominando en las funciones de interceptación, estando equipada esta fuerza con los modelos G-6 y G-10; ambos fueron adaptados con cañones pesados y proyectiles para complementar su armamento integral.

Se enviaron de forma continua aviones nuevos al III./JG 27 y, por aquel entonces, se encontraba en proceso de formación un nuevo IV.*Gruppe*. Mientras tanto, la JG 77 tuvo que arreglárselas durante aquel periodo sin la mayor parte de su personal de tierra, que se había tenido que quedar atrás cuando se abandonó Túnez como base para las operaciones de los cazas. La plana mayor y los *Gruppe* I y II se quedaron en Sicilia, mientras que el III *Gruppe* de la JG 77 se trasladó a Cerdeña para unirse al II./JG 51. En julio también llegó a Foggia el IV./JG 3, una unidad nueva mandada por el Hptm Franz Beyer, un veterano del Frente Ruso en la JG 3, que había derribado más de 70 aviones.

En esta fotografía vemos al Bf 109G-1 presurizado, "8 Amarillo" perteneciente a la 3ª/JG 53, con un revestimiento "casero" a base de paja, en Túnez, a principios de 1943. Este aparato era uno de los muchos que antes habían pertenecido a la 11ª/JG 52, que fueron absorbidos por la JG 53 tras el reequipamiento de esta *Staffel* en Alemania, con Bf 109G-1/R6 dotados con cañones adicionales. Estos interceptores especializados en operar a grandes alturas, fueron los primeros Bf 109 presurizados que se fabricaron en masa, y fueron enviados al norte de África para enfrentarse a las incursiones de los B-24 de la USAAF, que entonces estaban empezando a producirse.

Quedaban pocas dudas en cuanto a que Sicilia sería la siguiente en el calendario de invasiones aliadas y, después de un enorme reproche verbal por parte del propio Goering tras el desastre del norte de África, los *Jagdflieger* se prepararon para enfrentarse a su masacre. Aunque algu-



nos pilotos se cuestionasen ya cuál era el valor de su continuo sacrificio por el Reich, había pocas dudas de que eso se interpretaría como algo derrotista.



Los despegues y aterrizajes eran siempre momentos de gran tensión a bordo de un Bf 109, debido a su tendencia a capotar en tierra. Este Bf 109G-5/Tropicalizado, perteneciente al II/JG 51 de Moelders, despega de un polvoriento aeródromo siciliano en abril de 1943. Delante de la toma de aire del compresor de sobrealimentación se distingue el emblema de la cabeza de buitre, característica de la unidad.

Adolf Galland estaba presente en Sicilia en aquel momento en un intento de reunir a todos los *Jagdflieger* disponibles. Su idea consistía en lanzar un ataque demoledor contra los bombarderos pesados de EE UU, que entonces volaban con completa libertad sobre la isla. Si los Bf 109 podían derribar unos cuantos bombarderos en una incursión, Galland creía que se podría retrasar la invasión, aunque fuera durante un breve espacio de tiempo. Sin embargo, su plan fracasó por completo. Cogidos entre una incursión de los B-17 y un ataque a baja altura de los B-26, los Bf 109 no consiguieron interceptar ninguna de las dos fuerzas. Sólo *Macki* Steinhoff estableció contacto con los bombarderos pesados y, consiguientemente, derribó una Fortaleza. El siguiente telegrama de Goering que llegó amenazaba a un piloto de cada *JagdGruppe* presente con un consejo de guerra.

Nunca se llevó a cabo amenaza tan ridícula, pero no se calculó su efecto sobre la moral para mejorar una situación ya mala. No es que los *Jagdflieger* fueran incapaces de infligir muchas bajas, como muchas de las tripulaciones de los bombarderos estadounidenses podían atestiguar, sino que por aquel entonces la falta de personal jugaba en su contra la mayor parte de las veces; sin embargo, no siempre. El 2 de julio, el II./JG 27 derribó cuatro B-24 sobre Lecce y, al día siguiente, el I./JG 77 eliminó cinco P-40, mientras el II.*Gruppe* de la *Geschwader* cazaba a los B-17 y a un *Mosquito* de reconocimiento. Finalmente, este último fue interceptado y derribado, convirtiéndose de esta forma en la primera unidad de este modelo en perderse en esta zona de la guerra. Los vuelos de reconocimiento fotográfico eran una molestia constante y se realizaban todos los esfuerzos posibles para alcanzarlos, pero normalmente con poco éxito.

La invasión de Sicilia

A pesar de desbaratar varios vuelos de reconocimiento fotográfico, la inteligencia aliada sobre la fuerza de la Luftwaffe era más que correcta y el 10 de julio de 1943 comenzó la operación *Husky*. En algo que apenas supuso un gesto demostrativo de desafío, se llamó a filas a los cazas de Cerdeña, respondiendo inmediatamente 39 Bf 109 del II./JG 51. Este *Gruppe*, con una fuerza reducida, coordinó las operaciones con la *Stab* y el II./JG 27, y el II./JG 77 de Trapani; todos los elementos de las *Staffel* entraron en acción desde el comienzo de esta nueva crisis. Los pilotos no se pudieron quejar de la falta de blancos dado que los aviones aliados inundaron toda la isla en busca de la Luftwaffe.

El Oberfw Heinrich Bartels del IV./JG 27 delante de su Bf 109G-6/R6 *Kanonenboot, Rojo 13*, que llevaba el apodo de *Marga* en el lado izquierdo. Consiguió su 70º derribo con este potente caza mientras estuvo en la base de Kalamaki, cerca de Atenas, con el resto de su nuevo *Gruppe*, el 17 de noviembre de 1943. En esta maravillosa fotografía, tomada en Grecia a finales de noviembre de 1942, son claramente visibles algunos detalles relevantes como el triángulo del Octano amarillo y blanco con un *87* y el aro (antena) de localización direccional. (*Weal*)



Contra tales hordas, los *Jagdflieger* prácticamente se suicidaban en masa incluso al intentar despegar y el primer día de la operación *Husky* hubo que compensar la reclamación de seis bombarderos con la pérdida de cuatro Bf 109. Gerbini



La cola del Bf 109 de Bartels (Werk Nr. 27169) muestra el impecable estado de este aparato y las barras de victorias cuidadosamente pintadas sobre ella. El piloto del "Marga" era el *experten* más destacado del *Gruppe* en aquella época. Su traje de vuelo es un tanto inusual para aquel Teatro de Operaciones, especialmente la camisa negra. Bartels perdió la vida en un combate sobre Bonn contra los P-47, el 23 de diciembre de 1944.

En esta dramática instantánea de una alarma auténtica para la 4ª/JG 53 en su base de La Marsa, Túnez, en marzo de 1943, se ve el "4 Blanco", pilotado por el Oblt. Fritz Dinger (67 victorias) y al "5 Blanco", montura del Ofw. Stefan Litjens (38 victorias), pocos segundos antes de despegar para interceptar otra incursión de los bombarderos aliados.

se convirtió en una pesadilla de superposición de cráteres de bombas mientras la Jagdwaffe intentaba desarrollar la doble función de desafiar los bombardeos del enemigo y, al mismo tiempo, cubrir el Estrecho de Messina, la franja de agua que representaba la ruta de huida hacia Italia. Los emplazamientos improvisados lejos de los campos de aviación perforados por las bombas permitieron que las salidas continuaran, pero, para el 13 de julio, todas las unidades excepto el II./JG 51 se habían trasladado de vuelta al noreste de Sicilia. Entonces comenzó la retirada hacia Italia para el puñado de aviones que los bombarderos aliados habían dejado intactos, lo cual supuso la marcha de los supervivientes hacia el complejo de bases de la llanura de Foggia.

Algunos pilotos consiguieron anular la superioridad numérica, entre ellos Werner Schroer. El 15 de julio llegaron a Brindisi, Italia, más refuerzos en la forma de los Bf 109 de la 8./JG 27. Su jefe de *Staffel* era el Oblt Wolf Ettel, cuyas 120 victorias aumentaron rápidamente en los combates en Sicilia ya que derribó cinco aviones en tres días. Combinándose con el II./JG 27 el día 16, los Bf 109 atacaron una formación de B-24, reclamando nueve de ellos; Ettel y Schroer derribaron dos cada uno. Sin embargo, al día siguiente llegó la mala suerte cuando la 8.*Staffel* perdió a cuatro pilotos, que murieron. Entre las víctimas estaba Ettel, que realizaba un ataque a baja altura al sur de Catania cuando fue alcanzado por el fuego antiaéreo.

El II./JG 51 también se unió por aquel entonces a la retirada general hacia el sur de Italia; este *Gruppe* había quedado reducido a solamente cuatro aviones. La mayor parte de los restantes habían quedado inutilizados o habían sido destruidos sobre el terreno por los bombardeos. A pesar de la superioridad abrumadora, la Wehrmacht (Ejército de Tierra) todavía no era una fuerza acabada en Sicilia, y cuando, el 25 de julio, las tropas cercadas precisaron suministros, la JG 27 y la JG 77 intentaron desesperadamente proteger a una formación de Ju 52 ante los acechantes Spitfire. Junto con los aviones de transporte que se perdieron también desapareció el Bf 109 del Oblt Heinz-Edgar Berres, un poseedor de la *Ritterkreuz* del I./JG 77 con 53 victorias. Otro *experten* que murió en aquella fase fue el Oblt Fritz Dinger (67 derribos) del II./JG 53, que resultó mortalmente herido sobre el terreno por la metralla de las bombas durante un ataque contra su campo de aviación provisional en Sicilia el 28 de julio. Tres días después se ordenó al II./JG 27 que volviera a Alemania en funciones de defensa del Reich; sus Bf 109 se quedaron atrás para ser distribuidos entre las JG 3, 53 y 77 de Foggia. El II./JG 51 también volvió a casa para su reequipamiento.



La propia Italia le parecía cada vez más una causa perdida al alto mando alemán. La misma defensa de Alemania exigía un esfuerzo aún mayor por parte de la Jagdwaffe dado que las incursiones aliadas de bombardeo eran cada vez más intensas en el sur. Italia tampoco era inmune a los ataques ya que los aliados enviaban misiones contra las zonas industriales, los ferrocarriles y las bases de la Luftwaffe.



Más Bf 109G-4 de la 4ª/JG 53 en la base de La Marsa. Todos los Messerschmitts que se ven en esta fotografía llevan instalados los depósitos auxiliares de combustible desechables de 300 litros, que les permitían patrullar sobre el frente de Túnez durante períodos de tiempo más largos. Estos depósitos no gustaban demasiados a los *Jagdflieger,* ya que con ellos la maniobrabilidad del Bf 109 disminuía notablemente, y se deshacían de ellos tan pronto como interceptaban la formación de bombarderos atacantes.

Los cazas aliados también tenían sus bases lo suficientemente cerca como para realizar ataques de castigo contra las bases alemanas de Italia, aunque éstos, que hasta entonces se habían llevado a cabo con pocas bajas, eran entonces fuertemente replicados ya que la Luftwaffe había enviado más cazas a la región. Por ejemplo, uno de los ataques contra el complejo de Foggia por parte de los P-40 el 25 de agosto apenas fue interferido y los cazas destruyeron la mayoría de los bombarderos del Eje. Cinco días después, a pesar de que los bombarderos medios sólo sufrieron pocas bajas, su escolta de P-38 perdió a 13 por culpa de los Bf 109. Pero, al igual que la Luftwaffe se podía permitir perder cualquier cosa menos sus impotentes bombarderos en tierra, de forma similar la Jagdwaffe obtuvo pocos beneficios con el derribo de los cazas de EE. UU. Como es natural, ningún bando puede escoger siempre el blanco más ideal.

SALERNO

El 1 de septiembre los ejércitos aliados llegaron a las playas en la punta de la bota de Italia, prácticamente sin oposición de la Luftwaffe. Sin embargo, al segundo día la Jagdwaffe se vengó y en un intento por derribar a los bombarderos que atacaban la estación de clasificación ferroviaria de Cancello, se encontraron en su lugar a los P-38 en las alzas de sus ametralladoras. Cayeron diez Lightning, pero este registro no se logró sin coste para el II./JG 53, que perdió al *Experten* Oblt Franz Schiess, con 53 victorias, cuyo avión se estrelló en el Mediterráneo. Luego llegó un duro golpe que muchos alemanes nunca se hubieran esperado. Italia se rindió a los aliados y Adolf Hitler tuvo que elegir entre abandonar de forma completa el frente sur o combatir sin tener en cuenta lo que sus antiguos aliados habían decidido. Eligió esta última línea de acción, por lo que hubo poco espacio para respirar antes de tener que enfrentarse a la fuerza de invasión que avanzaba rápidamente tierra adentro desde Salerno.

A finales de septiembre se abandonó Foggia y la Jagdwaffe se dirigió hacia el norte a los campos de aviación en torno a Roma. El IV./JG 3 volvió a casa desde Cerdeña, que se estaba evacuando para ahorrar bajas. El III./JG 77 partió hacia Rumanía y el II./JG 53 hacia Austria. El I./JG 51 volvió al sur de Alemania y el I./JG 4 del Hptm Hans *Gockel* Hahn voló hacia el norte de Italia desde Rumanía.

Que el frente alemán de la guerra del Mediterráneo se había trasladado a zonas más templadas en esta fase se refleja en los fuselajes moteados de los Bf 109G-2 de la Stab y el II./JG 53, representados por este aparato de la 5.*Staffel*, fotografiado en Comiso, en octubre de 1942. En primer plano se puede ver la variada parafernalia de una unidad durante su traslado; el personal de tierra está verificando apresuradamente la lista de equipos antes de cargarlo todo a bordo de los Ju 52/3m, estacionados al fondo y que se dirigían hacia el sur, hacia Túnez.



EL DESASTRE ITALIANO

A finales de enero de 1944 los aliados situaron a sus tropas en la playa de Anzio con el objetivo de establecer una ruta hacia Roma, así como de eliminar a las fuerzas alemanas que defendían el difícil terreno montañoso que se dominaba desde el monasterio de Monte Cassino. Inicialmente, los desembarcos se realizaron prácticamente sin oposición, pero la indecisión aliada para salir de la cabeza de desembarco casi estropea la invasión, ya que Kesselring lanzó tropas y *panzers,* que supusieron una peligrosa amenaza para los invasores.



El II./JG 53 abandonó estos Bf 109G en Comiso durante la frenética evacuación de Sicilia; su parte del campo de aviación era compartida por un destrozado Ju 88A-4 que muestra el característico camuflaje *Wellenmuster* (diseño con olas) que llevaban los bombarderos que atacaban el tráfico marítimo en Sicilia. A la izquierda se encuentra un avión G-6 *sin cañones* de la Stab, que lleva el familiar cubo de la hélice a rayas de los interceptadores y, a la derecha, un G-6/R6 que todavía muestra sus MG 151. (*Weal*)

En lo que por aquel entonces ya era una situación familiar, la Jagdwaffe realizó un esfuerzo máximo para apoyar a las fuerzas terrestres que, por vez primera en meses, se movían hacia delante en vez de retroceder. Pero los caza-bombarderos aliados, que llegaban desde los campos de aviación del sur de Italia, hicieron que las salidas de los Bf 109 fueran cada vez más peligrosas. Al atacar hacia el norte, los cazas y los bombarderos medios estadounidenses inmovilizaron a los restos de la Jagdwaffe, que también tenía que enfrentarse a la cada vez mayor presión de las flotas de bombarderos de la 15ª Fuerza Aérea.

Durante el mes de octubre de 1943 el Oberst Baron Günther von Maltzahn, Kommodore de la JG 53, fue nombrado para el nuevo puesto de *Jagdführer* (*Jafu*) *Oberitalien* (*Jefe de la Fuerza de Caza del Norte de Italia*), al mando de todas las unidades de caza de Italia. De hecho, ya en julio de aquel año, cuando la intervención alemana se había reducido, se estableció una Stab, con el Oberst Alexander Lohr como Jefe de la Plana Mayor tras cesar en el ejercicio del cargo de jefe supremo de la Luftwaffe en Italia durante ocho meses (de enero a agosto de 1943).

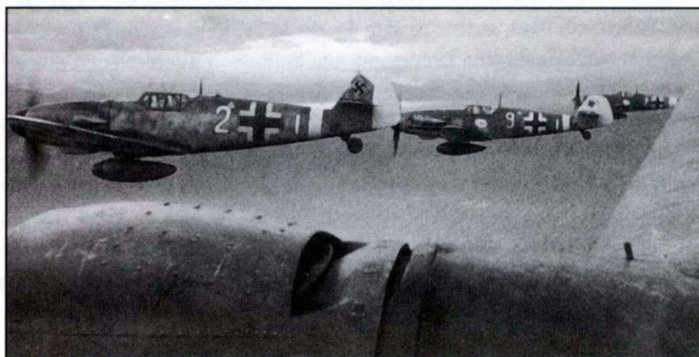
Parece ser que el nuevo Jefe de la Plana Mayor fue Wolfram von Richtofen, que fue sustituido aproximadamente en agosto de 1944 por el General Ritter von Pohl, anteriormente agregado aéreo alemán en Roma. El Oberst *Edu* Neumann fue finalmente sustituido como jefe táctico por el Oberst Günther *Franzl* Lutzow, siendo destinado este último para lo que entonces los alemanes consideraron como un mero lugar apartado dentro de la guerra después de sus contratiempos con Goering en la así llamada *trama* contra el Reichsmarschal (*Mariscal del Reich*) en enero de 1945. El nuevo mando de Lutzow había dejado de existir de hecho, ya que el *Jafu Oberitalien* cesó en diciembre de 1944 y, aparentemente, no fue sustituido, al menos por ningún mando alemán. Por lo tanto, se cree que Lutzow trabajó como oficial de enlace en la ANR durante el resto de las hostilidades.

Obligado a enfrentarse a los bombarderos pesados de la 15ª Fuerza Aérea del Ejército de Tierra de EE. UU., el Eje también tenía que oponerse a los cazas de Córcega. Las unidades de P-47 Thunderbolt con base allí eran cada vez más eficaces en la interdicción del sistema de carreteras y ferrocarriles italianos de forma que impedían la llegada desde el norte de Roma de los suministros alemanes. Los bombarderos medios también se encontraban en evidencia ya que todas las fuerzas aéreas aliadas se ofrecían de forma ostensible como blancos a los alemanes e italianos al volar a altitudes bajas, medias y altas. Los agotados *Jagdflieger* ya sabían que la guerra aérea sobre Italia no estaba sino perdida.

Al asumir la consecuente variedad de funciones, a los escasos recursos de la fuerza de caza les quedaron pocos respiros, aunque la Luftwaffe hizo un intento por asegurar que las unidades se enfrentaran cada una de ellas a las amenazas de forma independiente. De esta forma, las funciones de la JG 77 pasaron a ser fundamentalmente de defensa aérea, mientras que las JG 4, 51 y 53 se dedicaron al apoyo de las operaciones terrestres de Anzio y Cassino. También se organizaron muchas salidas para desviar a los cazas enemigos de forma que los *SchlachtGruppe* pudieran llegar hasta sus blancos. En ocasiones resultó imposible impedir que el enemigo derribase a los Fw 190 *Jabos* a manadas. Que los adversarios eran abrumadoramente superiores quedó demostrado por el récord del I./JG 4, que perdió a 14 pilotos, muertos, heridos o hechos prisioneros, durante las primeras seis semanas de 1944. Entre las bajas se encontraban el Kommandeur, *Gockel* Hahn, que desapareció el 27 de enero.

El 3 de febrero el Hptm Herbert *Puschi* Puschmann del II./JG 51 murió durante la interceptación de una formación de B-25. Su ataque desde la parte de atrás fue respondido por el intenso fuego de los tiradores de cola de los Mitchell, que derribaron al Messerschmitt envuelto en llamas cerca de Civitavecchia. Puschmann, que había conseguido un total de 54 victorias en el momento de su muerte, fue otro de los poseedores de la *Ritterkreuz* que desaparecieron en combate en este teatro de operaciones. En febrero de 1944 se registró el último refuerzo de la Jagdwaffe en este frente, cuando el I./JG 2 trajo sus Fw 190 desde Francia. Gran parte del trabajo de interceptación se concentraba por aquel entonces en los bombarderos pesados de los EE.UU. en su camino hacia sus objetivos en Alemania. En Italia y los Balcanes, los combates aéreos les proporcionaron a los *Jagdflieger* un éxito limitado contra sus blancos principales ya que la relación de cazas de escolta y bombarderos aliados aumentaba de forma constante, y a menudo era superior a la relación de dos a uno.

Se puede ver una formación combinada de Bf 109G-5/6 de la 7./JG 27 en una misión de escolta de bombarderos sobre el Mar Adriático desde su base de Kalamaki, en Grecia, en enero de 1944. Al mando de esta fuerza se encuentra el propio *Staffelkapitan*, Oblt Emil Clade, con su G-6/R6 Trop, clave *Blanco 9*. Esta fotografía en primer plano revela la configuración del *Kanonenboot* del *Blanco 7* y *9*. El *Blanco 2* es un G-5/Trop de reciente fabricación y, al igual que sus compañeros de la *Staffel*, parece que se encuentra casi como recién salido de la fábrica. (*Weal*)



Con la atención centrada absolutamente en otras zonas, la futura defensa de Italia parecía precaria en el mejor de los casos. Sin embargo, Creta todavía estaba en manos alemanas, a pesar de que los escuadrones de la RAF con base en Egipto bombardeaban con regularidad la isla. Se dejó atrás un pequeño destacamento del II./JG 27 para facilitar una defensa simbólica y, el 6 de marzo de 1944, una *Staffel* de Bf 109G interceptó una

fuerza de B-26 del Ala nº 3 de la SAAF, derribando a cuatro de ellos, aunque ésta fue su única victoria real. En Creta se organizaron algunas otras misiones de bloqueo, pero el resultado final de estos enfrentamientos fue un intercambio de fuego sin resultados que sólo produjo daños a los aviones de ambos bandos.



La decoración en espiral del cono de la hélice reflejaba la exigencia cada vez mayor de que las unidades de Bf 109 del Mediterráneo asumieran funciones de interceptación de bombarderos de alta cota, un tipo de misión para la que el caza Messerschmitt era mortalmente adecuado. Este G-5/Trop del I./JG 53 muestra un conjunto completo de los distintivos correctos para el teatro de operaciones del Mediterráneo durante esta última fase de la campaña.

Durante aquel periodo se produjeron más cambios de personal y los pilotos capaces que podían hacer una contribución más valiosa a la desastrosa situación del Reich abandonaron Italia por última vez. Añadidos a las bajas en combate, estos nombramientos sirvieron para reducir aún más la ya mermada fuerza de pilotos de los *Gruppe* italianos que quedaban. Simplemente se estaban hundiendo y cuando el número de sustituciones de las bajas se redujo enormemente, el Alto Mando de la Luftwaffe dejó claro que no se enviarían más unidades; de hecho, por entonces había pocas, y muy preciadas, que se pudieran emplear. Ante esta situación había poco que la Jagdwaffe pudiera hacer para detener la ofensiva aliada de la primavera de 1944, que desbarató la línea Gustav de fortificaciones y que enlazó con las fuerzas que por fin llegaban desde Anzio.

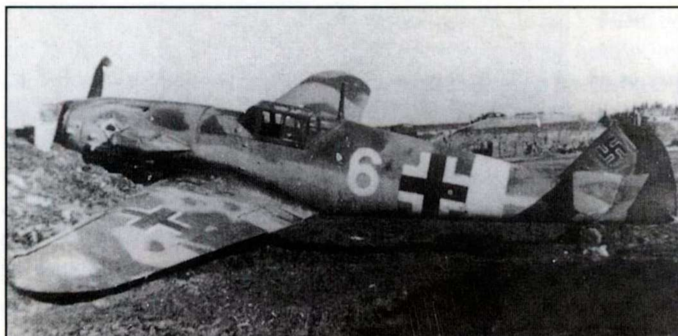
En el momento en el que Roma cayó en poder de los aliados, el 5 de junio de 1944, sólo la JG 77 y el I./JG 4 seguían en Italia. Para colmo, la invasión de Normandía tuvo lugar justo al día siguiente, de forma que se abrió otro frente mucho más peligroso que iba a absorber las fuerzas de caza alemanas disponibles. También hubo una ofensiva rusa durante el verano a la que los alemanes tuvieron que enfrentarse; la acumulación de todas estas acciones defensivas en todos los frentes hizo que la Jagdwaffe dejase Italia totalmente abandonada. A finales de junio de 1944, la JG 77 dejó el país, junto con el I./JG 4, finalizando de esta forma la breve y sangrienta lucha de la Luftwaffe contra un enemigo abrumadoramente superior en este teatro de operaciones.

Una nueva fuerza aérea

Tras la rendición italiana surgió una considerable confusión; muchos militares, especialmente pilotos, se sintieron totalmente decepcionados por el ignominioso cese de las hostilidades que, a sus ojos, contaba simplemente como una derrota. La liberación de *Il Duce* de una cárcel en las montañas en septiembre de 1943 revitalizó a aquellos sectores de las fuerzas armadas que todavía sentían lealtad hacia el régimen fascista y, el 10 de octubre, Mussolini declaró la formación de una Aeronautica Nazionale Republicana con tres fuerzas, o sencillamente la ANR.

Si todo seguía así, sería la fuerza aérea la que iba a participar en casi todas las acciones restantes de las fuerzas italianas contra los aliados y, con este fin, los pilotos afines a la causa se organizaron en unidades en los campos de aviación del norte del país. El 15 de octubre se establecieron centros de notificación para la distribución de las tripulaciones según los diversos tipos de unidades; el aeropuerto de Bresso en Milán se convirtió en el de los pilotos de caza.

El *101º Gruppo Autonomo Caccia Terrestre* fue probablemente la primera unidad en formarse en Florencia a finales de 1943. Los pilotos fueron trasladados a Mirafiori, cerca de Turín, en 1944 y, posteriormente,



Todas las unidades de caza tendían a disponer los aviones con diseños de colores que se adaptaran al terreno local y este Bf 109G-2 del II./JG 53, fotografiado a mediados de 1943, parece haber sido repintado por completo en algún momento, pero inmediatamente el piloto lo dañó en una pista de rodadura nada firme, chocando brutalmente contra un implacable muro de tierra. Aunque los daños parecen limitarse simplemente a poco más que la hélice doblada, la escasez de, incluso, las piezas de repuesto básicas, como las palas de las hélices, durante esta última fase de la guerra provocó probablemente que este caza, que en otra situación hubiera sido útil, quedara abandonado donde se detuvo.

partieron hacia Alemania para habituarse al Bf 109G. El *1º Gruppo Caccia* se formó oficialmente el 1 de enero de 1944 y se equipó con los Macchi C.205 Veltro, que habían sido utilizados por el II./JG 77 durante un breve periodo de tiempo tras el armisticio, colocando directamente los distintivos alemanes sobre el camuflaje de la Regia Aeronautica. Esta fuerte conexión alemana se mantuvo con la nueva unidad ya que los pilotos se trasladaron a Lagnasco para su instrucción en la táctica de la Luftwaffe; mientras tanto, los Macchi volvieron a control italiano. La otra unidad que se formó el 1 de enero fue la así llamada *Squadriglia Complementare "Montefusco"*, que utilizó una combinación de C.205 y Fiat G.55. Estos dos modelos representaban la cumbre del desarrollo de la aviación de caza italiana y desarrollaban unas excelentes actuaciones.

Las unidades de la ANR se formaron fundamentalmente para la defensa local, con pocos deseos por parte de los pilotos de atacar en las zonas del sur de Italia controladas por los aliados y, por lo tanto, con el riesgo de combatir contra los aviones de la Fuerza Aérea italiana, también beligerante. Es más, el núcleo industrial de Italia se situaba casi por completo en el norte y ésa sería la zona donde, con más probabilidades, se producirían los ataques aéreos aliados. Por lo tanto, había disponible un suministro de aviones nuevos preparados, además de los aparatos devueltos por los alemanes, que habían requisado la mayor parte de los equipos militares inmediatamente después de que se anunciara el armisticio.

Los pilotos de caza italianos, que combatían fundamentalmente como los alemanes, por ideales mucho más básicos que los planteados por los políticos, no se desanimaron al darse cuenta de que la existencia de la ANR podría ser breve y su posición poco más que inútil. Las operaciones comenzaron el 3 de enero cuando diez Macchi C.205 del *1º Gruppo Caccia* despegaron en una alarma para interceptar una formación de B-25 de la 15ª Fuerza Aérea del Ejército, escoltada por los P-38. Se reclamaron tres victorias.

El personal de las JG 2 y 77 trabajó con sus colegas italianos para dirigir y controlar las operaciones de los cazas en Rivolto y Senago, colaborando los dos *Gruppe* con el *Iº* y el *IIº Gruppo* respectivamente. Operando con la JG 77, el *Iº Gruppo* se trasladó a Campoformido, cerca de Udine, para desplegarse casi exclusivamente contra los bombarderos pesados de la 15ª. Al combinar las unidades alemanas y las de la ANR, la fuerza del Eje podía colocar habitualmente casi 100 aviones en operaciones sucesivas. Sin embargo, las victorias en los combates aéreos solían quedar reducidas a unos pocos bombarderos, y la omnipresente escolta de caza de EE. UU. suponía una gran amenaza.

El *IIº Gruppo Caccia* se formó en Bresso durante la primavera; esta segunda unidad de caza de la ANR quedó compuesta por un núcleo de pilotos del 3 y el 150 *Stormo Automomo* que habían pilotado los Bf 109G durante los últimos tres meses formando parte de la Regia Aeronautica. A comienzos de marzo comenzó la instrucción con los Fiat G.55. En aquel mes el *Iº Gruppo* participó en bastantes acciones, reclamando cua-



Unos oficiales italianos examinan el marcador en la cola del Bf 109G-2/Trop del Haupt Werner Schroer en la isla griega de Rodas en la primavera de 1943. Era el *Staffelkapitan* de la 8./JG 27 en aquel momento y su registro estaba por entonces en 60. Tras asumir otros destinos en el frente después de su largo periodo en el Mediterráneo, Schroer finalizó en última instancia como *Kommodore* de la JG 3 *Udet*, defendiendo Alemania. Schroer, que fue uno de los *Jagdflieger* veteranos más afortunados, finalizó la guerra con 114 derribos en su haber, incluyendo 26 bombarderos cuatrimotores; sin duda, sus invitados italianos parecen lógicamente impresionados.

tro B-24 y ocho P-47, frente a la pérdida de cuatro C.205. Inevitablemente, no pasó mucho tiempo antes de que se bombardearan las bases de la ANR y, el 18 de marzo, los Bf 109G de la Luftwaffe y los C.205 interceptaron una fuerza de Liberator con órdenes de inutilizar los campos de aviación de la zona de Fruil. Se reclamaron cuatro B-24 y tres P-38 de la escolta frente a dos C.205 derribados. Sin embargo, este bombardeo fue relativamente infructuoso, destruyéndose sobre el terreno sólo dos cazas y dañándose otros cinco.

El *I° Gruppo* participó en más acciones antes de finales de marzo, reclamando diez aviones enemigos derribados frente a la pérdida de dos cazas. El día 29 las tres unidades de caza italianas despegaron en una alarma para encargarse de una fuerza de P-38; reclamaron dos Lightning frente a la pérdida de dos C.205. Cinco P-38 fueron considerados como dañados.

El *Gruppo "Montefusco"* también actuó correctamente; sus G.55 derribaron dos B-24 de una fuerza enviada para bombardear los campos de aviación de la zona de Milán, con un tercero reclamado como probable y un cuarto dañado que tuvo que realizar un aterrizaje forzoso, pero intacto, en Venegono. Desgraciadamente, el CO de la unidad, el Capitano Bonet, desapareció en uno de los dos G.55 derribados. El *II° Gruppo* también realizó su presentación en combate durante esta acción, pero sus G.55 no informaron ni de victorias ni de bajas.

Entre los problemas a los que las unidades de caza de la ANR se tenían que enfrentar se encontraba la semejanza superficial tanto del C.205 como del G.55 con el P-51 Mustang. Incluso en las formaciones combinadas se podían producir errores cuando se entraba en combate y, en ocasiones, los pilotos de la JG 77 confundieron a sus aliados con el enemigo, con resultados desastrosos. Por ejemplo, el 29 de abril los Bf 109 derribaron a dos C.205; ambos pilotos desaparecieron.

El *II° Gruppo* realizó su presentación en combate el 30 de abril, reclamando un B-24 frente a la pérdida de un caza. Las acciones no eran frecuentes y, algunas veces, estaban demasiado próximas a las bases. Preocupados fundamentalmente por escoltar a los bombarderos tácticos, las unidades de caza aliadas tenían pocas oportunidades de combates aéreos contra un enemigo cuya aparición era cada vez más rara. Sin embargo, el 27 de mayo los pilotos de los Spitfire Mk IX del Sqn 1 de la SAAF se enfrentaron a un tipo diferente de blanco después de una misión de caza libre contra los campos de aviación italianos de Rieti, Terni y Foligno. Los cazas del Eje reaccionaron inmediatamente y seis Spitfire fueron ataca-

dos por lo que en aquel momento se creyó que eran Fw 190D, aunque parece más probable que se tratara de C.205. Uno de los *Focke-Wulf* fue derribado y su piloto saltó en paracaídas, al que inmediatamente se unió un segundo piloto.

Fue en ese momento cuando el Lt C. Boyd, persiguiendo a un "Bf 109 con distintivos italianos", registró por vez primera la presencia de la Fuerza Aérea de la República Fascista en contacto con la SAAF. Se trataba realmente de un C.205 del I° *Gruppo* e inmediatamente lo derribó. Un segundo Macchi que intentaba aterrizar en uno de los campos de aviación satélites de Foligno explotó poco después tras varias ráfagas de fuego precisas de los Spitfire pilotados por el Lt Col Bosman y el Lt T. E. Wallace.

Bosman también sumó otro Bf 109 posteriormente en aquella misión, elevando el registro de la unidad en aquella salida a cuatro derribados en combate aéreo, además de uno destruido sobre el terreno, y dos o más dañados. La SAAF consiguió posteriormente la confirmación de que el Capitano Sergio Giacomello y el Sergente-Maggiore Giorgio Leone desaparecieron en esta acción al atacar la Plana Mayor del *I° Gruppo* en Reggio nell'Emilia; (adonde se había trasladado la unidad desde Veneto). El cuartel general del *I° Gruppo* ya había sido atacado el 12 de mayo cuando los P-38 atacaron el campo de aviación de Reggio nell'Emilia;s sus incursiones de castigo destruyeron dos C.205 y dañaron a otros seis.

Para reducir el problema del reconocimiento (ningún bando estaba en condiciones de malgastar aviones, y mucho menos pilotos), el Alto Mando de la Luftwaffe decidió con buen criterio reequipar a las unidades de la ANR con los Bf 109G de última fabricación. Los alemanes estaban muy contentos con el trabajo de los italianos que, a pesar de tener relativamente pocas oportunidades de demostrar sus destrezas, apenas habían sido superados por las incursiones aliadas en su territorio. Sin embargo, al haber entrado en combate solamente con pocos aviones desde el comienzo, los continuos combates de la primavera pronto obligaron al *I° Gruppo* a quedarse en tierra e hicieron sufrir al *II° Gruppo* la escasez de piezas de repuesto. La instrucción, utilizando los Bf 109G-6 transferidos por el I./JG 53 y el II./JG 77 para los pilotos de la ANR que no habían volado con este modelo anteriormente, comenzó en junio.

El *I° Gruppo* volvió a las refriegas en junio de 1944, realizando nueve despegues en alarma entre los días 4 y 20 con los G.55 y los C.205 que le había transferido el *II° Gruppo*. Cuatro días después, el *II° Gruppo* llevó sus Bf 109 a la acción por primera vez, derribando dos P-47 sin bajas. Mientras esperaba una dotación completa de Messerschmitt, el *II° Gruppo* mantuvo una única *Squadriglia* de G.55 hasta julio.

Con los Bf 109 se obtuvieron mejores resultados, aunque las reclamaciones totales de los italianos siguieron siendo modestas. En diecisiete combates durante el mes de julio se perdieron diez Bf 109 por diez A-20, seis P-47, cuatro Spitfire, tres B-24 y un P-38 derribados. En agosto se formó el *III° Gruppo* ya que se había establecido que el *I° Gruppo* se hiciera cargo de los aviones que le quedaban a la JG 77 una vez que esta última regresase a Alemania. Sin embargo, en aquel mo-

Un *Jagdflieger* con una apariencia muy joven, de la *Staffel* de Schroer, explica a una audiencia de alta graduación, compuesta por aviadores alemanes e italianos, la complejidad de pilotar el G-2/Trop en combate. La amplia diversidad de ropas que llevan los pilotos de esta fotografía ejemplifica la relajada actitud de los equipos de personal y vuelo que existió en el Mediterráneo a lo largo de toda la campaña. Las relaciones entre el personal de vuelo y el personal de tierra de las potencias del Eje fue, por lo general, cordial, aunque las autoridades italianas no fomentaron en exceso la confraternización.



mento se produjo una crisis que amenazó con destrozar los lazos establecidos entre la Luftwaffe y la ANR.

El mando *italien* de la Luftwaffe, que dirigía las operaciones de caza de la ANR, comenzó a moverse por entonces para poner a las unidades italianas totalmente bajo control alemán. El intento de persuadir a todo el personal para que se integrase en la Luftwaffe fracasó y, a continuación, los alemanes intentaron de forma bastante estúpida forzar el tema. En agosto de 1944 comenzó la operación *Phoenix*, ya destinada al fracaso, enviando oficiales de la Luftwaffe a todas las unidades de la ANR para informar a los italianos de que se había disuelto su fuerza autónoma. En lugar de ello, tenían que formar una *Legión italiana* o ser enviados a unidades de artillería antiaérea.

Las reacciones ante este movimiento político fueron diversas: como eran pocos los que todavía mantenían profundas convicciones nacionalistas, muchos pilotos italianos simplemente no hicieron caso de los mandatos, aunque otros estuvieron al borde de una rebelión violenta contra su otrora aliado. Mussolini protestó a Hitler y Von Richtofen y su plana mayor fueron convocados en Alemania para ser sustituidos por el General Von Pohl.

Durante los dos meses en los que tuvo lugar la operación *Phoenix,* las unidades de la ANR quedaron paralizadas y sólo fue entonces cuando el Alto Mando de la Luftwaffe se dio verdaderamente cuenta del valor de aquella "fuerza aérea dentro de su fuerza aérea". Quedaban pocas dudas sobre que se pudiera contar con los italianos y su presencia y su voluntad de seguir la lucha implicaban que las últimas unidades de la Luftwaffe podían volver ya a Alemania.

El resultado final de este fiasco fue que el *Iº* y el *IIIº Gruppo* recibieron los Bf 109G de forma inmediata y mientras se marcharon a Alemania para sus cursos de actualización, el *IIº Gruppo* se quedó como la única unidad de caza para defender todo el norte de Italia después de que los últimos *Gruppe* de la Jagdwaffe se hubieran ido a casa. Mientras tuvo lugar toda esta reorganización, a las *Squadriglio* que todavía se encontraban en el frente no les faltaron blancos y, el 19 de octubre, los Bf 109 del *IIº Gruppo* interceptaron a los B-26 de la USAAF (Fuerza Aérea del Ejército de Tierra de EE. UU.), reclamando ocho derribos frente a uno propio. Antes de final de mes se registraron otros tres derribos más.

Las actividades del *IIº Gruppo* desde su nueva base de Aviano eran cada vez más molestas para el mando de la Fuerza Aérea Estratégica Aliada que, según los italianos, había perdido, hasta el 15 de noviembre, siete B-17, cinco B-26, dos P-47 y un P-51 frente a cuatro Bf 109. Al día siguiente, la ANR realizó su operación más importante de la guerra al interceptar una fuerza considerable de bombarderos de la 15ª Fuerza Aérea del Ejército; las tripulaciones de la USAAF comunicaron el avistamiento de hasta 40 cazas enemigos durante este enfrentamiento. A pesar de los esfuerzos de la escolta de P-51, se informó de la pérdida de 14 "pesados". Los Mustang derribaron ocho de los cazas atacantes, a los que sumar dos probables y dos dañados. Además, los tiradores de los bombarderos "pesados" reclamaron el derribo de un caza.

Para eliminar esta última barrera de la defensa enemiga se organizaron consiguientemente una serie de impor-



Esta toma del Bf 109G-6 *Blanco 3* de la 4./JG 77 y de un Macchi C.205, realizada sobre los Alpes del norte de Italia a mediados de 1944, ejemplifica la estrecha cooperación lograda por la Luftwaffe y la ANR. Se tomaron muy pocas fotografías de los cazas de la ANR y la Luftwaffe juntos, ni en tierra ni en el aire, un hecho que hace que esta instantánea poco habitual sea aún más rara. Al igual que sus colegas alemanes, los italianos instalaron los distintivos en espiral en el cono de la hélice de este C.205, lo cual denotaba su función como interceptador de bombarderos. (*Weal*)



Esta fotografía, tomada sólo unos cuantos días antes de la evacuación final de Túnez en mayo de 1942, ilustra gráficamente la cantidad de desechos de aparatos de la Luftwaffe durante los últimos 18 meses de la guerra. El Bf 109G-2/Trop y un tercio de otro pertenecían al I./JG 77; esta unidad tuvo posteriormente la distinción de ser la última *Geschwader* en el frente en Italia. Un destrozado Ju 52/3M permanece en el lugar en que se estropeó su tren inferior, mientras que otros aviones de transporte útiles se llevan a los últimos miembros del personal de tierra. (*Weal*)

tantes incursiones contra los campos de aviación de la ANR en Aviano, Vicenza, Villafranca y Udine. Los bombarderos medios de la SAAF atacaron estas cuatro bases en la noche del 17/18 de noviembre, continuando con una incursión durante todo el día 18. Aproximadamente 186 P-51 patrullaron las zonas de los blancos para enfrentarse a cualquier adversario. Aunque sólo se destruyeron unos cuantos Bf 109 sobre el terreno, los italianos se tuvieron que enfrentar entonces a una difícil situación, parecida a la de los alemanes, en cuanto a que podían sustituir los aviones con facilidad, pero no los pilotos muertos o heridos. Al mismo tiempo, el *Iº* y el *IIIº Gruppo* continuaban su instrucción en tanto que el *IIº Gruppo* mantenía el frente durante el invierno. La escasez tanto de combustible como de piezas de repuesto tuvo un fuerte impacto en el frente, y fue una buena noticia para el *IIº Gruppo*, agotado por el combate, el que el *Iº Gruppo* volviera a Italia en enero con una dotación completa de Bf 109G-10. Por el momento, el *IIIº Gruppo* seguía en Fürth.

El Maggiore Miani estuvo al mando del *IIº Gruppo* durante todo este periodo y su unidad consiguió algunos resultados en cuatro misiones del mes de febrero, perdiendo una cuarta parte de los Bf 109 frente al derribo de diez B-25 y un Spitfire. Los bombarderos medios de EE. UU. estuvieron ocupados en este periodo destrozando los restos de la red ferroviaria italiana con el resto de Europa, realizándose un gran número de salidas contra el Paso de Brenner y otras áreas fundamentales. La última victoria registrada de la ANR fue un ataque contra los B-26 del Ala 3 de la SAAF y, aunque se presentaron reclamaciones de ocho bombarderos (frente a la pérdida de dos Bf 109), en los informes de la SAAF no aparecieron pérdidas tan importantes. Esto lleva a pensar que estos merodeadores, que en realidad es lo que eran, procedían de otra fuerza aérea.

Hubo algunos contactos esporádicos más con los cazas aliados, pero estos enfrentamientos apenas fueron productivos para los defensores. Cualquier atisbo de que los bombarderos sin escolta fueran atacados por las cazas enemigos simplemente provocaba una rápida y poderosa respuesta de la enorme fuerza de escolta aliada en el teatro de operaciones, una intimidatoria perspectiva para los pilotos italianos.

Durante su corta vida operativa, la ANR realizó por lo general sus misiones con destreza y valor, especialmente cuando se considera la abrumadora superioridad que la atacaba. Las reclamaciones totales de victorias en combates aéreos de los tres *Gruppo* principales, además de la *Squadriglia Caccia Complementare*, fueron 226 aviones derribados frente a la pérdida de 137 cazas de los tres modelos que se utilizaron. El Maggiore Adriano Visconti del *Iº Gruppo* consiguió siete victorias con la ANR, a añadir a las 19 de su época con la Regia Aeronautica, mientras que los dos mejores pilotos del *IIº Gruppo* fueron el Tenente Ugo Drago y el Capitano Mario Bellagambi; ambos finalizaron con 11 victorias cada uno.

Una prueba concreta de la estima en la que los alemanes tuvieron a los italianos quedó evidenciada en un plan descubierto al final de la guerra por el cual los pilotos de la ANR serían instruidos como los primeros extranjeros en pilotar el Me 262. Se habían establecido dos campos de aviación para las operaciones de los aviones a propulsión, pero el desmoronamiento final del Eje llegó antes de que se pudieran poner en práctica estos planes y, aparte de unas pocas escaramuzas aisladas con los cazas de EE. UU., hubo pocas acciones más de la ANR.

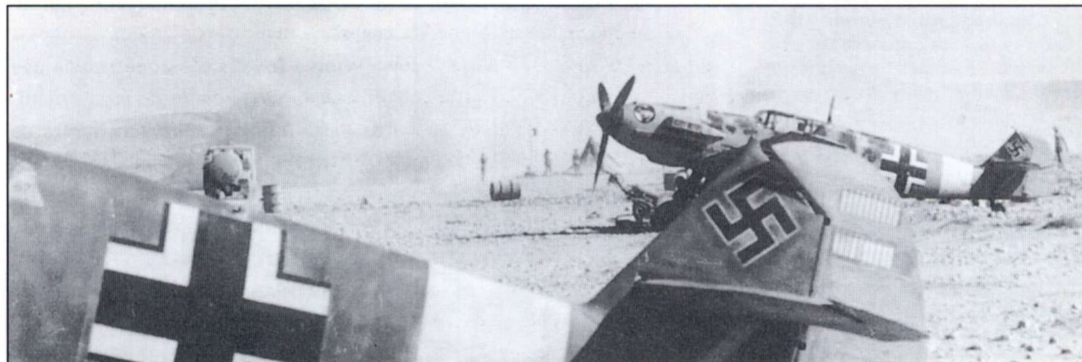
LA VISIÓN DEL *KOMMODORE*

El Oberstleutnant (Teniente Coronel) Eduard Neumann fue el *Kommodore* de la JG 27 desde abril de 1941 hasta abril de 1943, después de haber mandado el I.*Gruppe* hasta junio de 1942. A continuación se reproducen algunas de sus incisivas e intencionadamente provocadoras impresiones sobre la sangrienta y malograda campaña de su unidad:

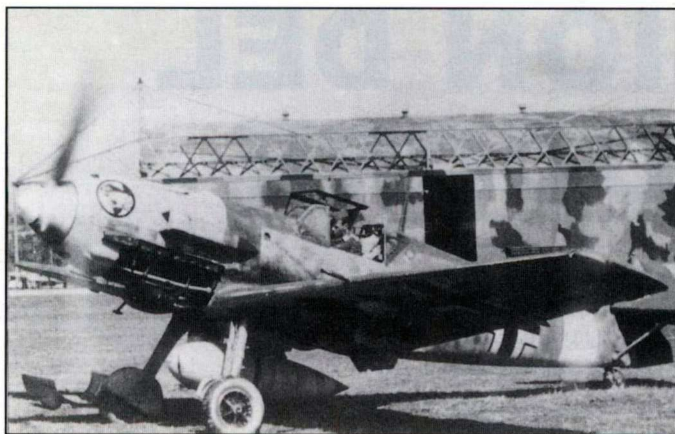
"El principal punto fuerte de los Bf 109E radicaba en su excelente funcionamiento, en su alta velocidad en picado y en su buen armamento. El *Emil* era superior a todos los aviones de caza enemigos que operaban en el norte de África en 1941, y los éxitos iniciales les dieron a los pilotos una sensación de seguridad y superioridad, aunque siempre nos sentimos inferiores en número, y de forma bastante considerable en las últimas fases de la campaña".

"Los aviones volaban en las formaciones más pequeñas posible (*Rotte* o *Schwarm*) ya que esto facilitaba opciones ideales para que los pilotos agresivos y con talento mostrasen sus cualidades. Algunos, como Marseille, Homuth y otros, aprovecharon esta situación en gran medida. Sin embargo, es muy fácil explicar que, aparte de los mejores pilotos, resultaba difícil para los recién llegados y no tan dotados pilotos conseguir éxitos parecidos. Este problema se comentaba a menudo entre el personal ya que estaba claro que no era ideal para instruir a los recién llegados de forma que se convirtieran en buenos pilotos".

"Por otro lado, Marseille, por ejemplo, tenía ganas de compartir su táctica con los compañeros y se alegraba de cualquier victoria de su unidad, pero sólo unos cuantos pilotos pudieron aprovecharse de su experiencia en combate ya que no tenían su talento natural. Este contratiempo se superó en parte con el efecto para la moral de la *Geschwader* de los éxitos de pilotos como Marseille. De hecho, la mayoría de los pilotos de la *Staffel* de Marseille actuaron en funciones de apoyo del "maestro", aunque éstas tenían en sí mismas una importancia secundaria si se compara con los resultados obtenidos".



Una tormenta de arena señala la partida de una *Schwarm* de los Bf 109E-7/Trop del I.*Gruppe* de Ain El Gazala en julio de 1941. En primer plano se encuentra el *Blanco 1*, el aparato del *experte* Oblt Karl-Wolfgang Redlich, *Staffelkapitan* de la 1/JG 27; ya lleva las barras de 20 derribos en su timón en aquella fase de la campaña. Aunque entró en acción desde el día en que esta unidad llegó a Libia, este Bf 109 todavía lleva su camuflaje europeo gris. (*Weal*)



El diseño del *Blanco 1* no se diferenciaba mucho de este Bf 109E-7/Trop del I./JG 27, que aparece en Sicilia a finales de marzo de 1941 con un mecánico en su cabina comprobando las revoluciones y la presión del aceite antes de su siguiente salida.

"Durante el transcurso de 1942, la *Geschwader* se equipó con los Bf 109F y, posteriormente, con algunas unidades del Bf 109G. Estos modelos tenían muchas ventajas con respecto al *Emil*, pero la superioridad de funcionamiento con respecto a los modelos del enemigo se reducía más y más. Los británicos recibieron muchos aviones de origen estadounidense en 1942 y, entre junio y octubre de aquel año, nuestras propias operaciones quedaron muy restringidas por razones de seguridad. Durante los tres meses de regeneración de la Fuerza Aérea del Desierto Occidental, los *Jagdflieger* quedaron agotados escoltando a los obsoletos Stuka en un periodo en el que se había retirado del servicio a los Ju 87. Eran demasiado lentos y, por lo tanto, muy difíciles de cubrir; por ello estas misiones resultaron muy costosas para la JG 27. A mediados de 1942 la iniciativa había pasado a los británicos".

"El teatro de operaciones del norte de África no era considerado tan duro como el frente del Canal de la Mancha, pero mucho más difícil que el frente ruso. Por una parte, esto era consecuencia del excelente espíritu de combate de los pilotos británicos y de sus buenos aviones y, por otro, de las condiciones específicas del desierto. Nuestra comida era escasa porque la situación de los suministros no funcionaba bien debido a los fallos en el transporte y el clima afectaba a la salud de la mayoría de los pilotos que llevaban más de seis meses de permanencia".

"La vida sobre el terreno se hizo más difícil debido a la actividad de los comandos británicos; podíamos esperar que cualquier noche los submarinos desembarcaran equipos de sabotaje y, durante los periodos con luz de luna, nos lanzaban bombas. Todas juntas, estas acciones tenían un efecto importante".

"Realmente comenzamos a sentir los ataques de bombardeo de la RAF durante la segunda mitad de 1942. Fue justo en el momento en el que los cazas alemanes ya estaban debilitados por las bajas y las enfermedades,s y los pilotos tampoco eran muy diestros en combatir a las formaciones de bombarderos. En mi opinión, esto explica por qué los resultados que logramos contra los bombarderos fueron, aparentemente, tan escasos".

"Vimos los círculos defensivos que utilizaban las unidades de caza británicas hasta aproximadamente finales de 1942; en los vuelos a nivel les gustaba cubrirse volando a más altitud y entrecruzando las parejas de forma permanente. Parece que los círculos defensivos eran una necesidad debido al funcionamiento técnico de los aviones británicos; viraban mejor que el Bf 109, pero

Un Bf 109F del II.*Gruppe* comparte un campo de aviación con un Ju 88A de la *Lehrgeschwader 1*. El emblema del oso de Berlín del II/JG 27 está coronado con un castillo rojo basado en el escudo de armas de la ciudad. (*Weal*)





En el momento en el que el I.*Gruppe* recibió los Bf 109F, el personal de tierra de la *Geschwader* ya estaba muy acostumbrado al mantenimiento al aire libre, por lo que pudieron asumir perfectamente bien la mayoría de los problemas técnicos. En este caso, se verifica el tren de aterrizaje de un aparato dañado mientras la mitad del equipo de mantenimiento mantiene la cola hacia abajo. A juzgar por las planchas perdidas en la punta del ala, este F-2/Trop fue víctima probablemente de un rizo en tierra al aterrizar.

eran más lentos en vuelos a nivel y en los picados. Por lo tanto, tampoco es demasiado sorprendente que nosotros utilizáramos las ventajas de nuestros aviones para evitar los combates aéreos. No sé si "las parejas de cobertura" que utilizaban las formaciones aliadas eran eficaces, pero es un hecho que una formación de aviones cruzándose y virando de forma permanente era más visible a más distancia que las formaciones de vuelo recto y libre que utilizábamos los alemanes".

"No teníamos dificultades para diferenciarnos de los Hurricane y los Spitfire o para reconocerlos con respecto a los modelos estadounidenses. Sin embargo, estos últimos modelos nos creaban dificultades de reconocimiento y creo que nunca aprendimos a distinguir un Tomahawk de un Kittyhawk, o de un Warhawk. Si se cometían muchos errores, la razón sólo podía radicar en las inciertas condiciones de luz, el ángulo de aproximación o las neblinas de arena".

"Hasta ahora sólo he hablado de los pilotos de caza alemanes, pero no de los italianos. Manteníamos relaciones amistosas y, con frecuencia, cordiales, hasta donde lo permitía su plana mayor. Siempre estaban dispuestos a cooperar estrechamente con nosotros y cuando volábamos juntos durante las misiones de los Stuka, por ejemplo, los italianos nos proporcionaban un valioso apoyo. Que los aviones italianos nunca fueran lo suficientemente buenos (tenían que volar hasta Tobruk en 1941 con los biplanos Fiat CR.42) y el que las autoridades italianas parecieran no aprobar unas relaciones demasiado buenas entre las tropas italianas y alemanas en el frente era algo completamente diferente".



Aunque lamentablemente esta fotografía no tiene fecha, el inmaculado estado de este abatido F-4/Z Trop del III.*Gruppe* sugiere que fue tomada poco después de que la unidad llegase a Libia en diciembre de 1941. De hecho, a este caza le falta incluso la habitual mancha del gas de escape en las raíces de las alas, lo que probablemente significa que se perdió en uno de sus primeros vuelos en el norte de África. Esta unidad fue el menos conocido de los *Gruppe* de la JG 27 y esta maravillosa instantánea hace alarde de sus distintivos a su llegada al desierto.

LOS *EXPERTEN*

De los cientos de pilotos que prestaron sus servicios en el teatro de operaciones que analiza este libro, sólo hay espacio para mencionar a tres de los que llegaron a ser los exponentes más representativos del arte del cazador aéreo. Se debería tener en cuenta que, en general, la mayoría de los *Experten* fueron trasladados de unas unidades a otras y que prestaron sus servicios en diferentes frentes de la guerra durante sus largas carreras.



Major Hartmann Grasser

Major Hartmann Grasser de la JG 51. Después de comenzar su carrera como piloto del *Zerstörer* con la ZG 52, Grasser pilotó los Bf 110 con la ZG 2 durante la *Kanalkampf* (Batalla del Canal), de la que salió con cinco victorias. En febrero de 1941 fue destinado a la *Stab*/JG 51 como ayudante de Werner Moelders, convirtiéndose en *Kommandeur* del II.*Gruppe* al comienzo de la campaña de Rusia en junio de 1941. Por entonces contaba con siete victorias en su haber. En septiembre, el registro de Grasser había subido a 29 por lo que recibió la *Ritterkreuz*. Siguió mandando el II.*Gruppe* cuando éste se trasladó al norte de África, donde encontró el éxito inmediato, elevando su registro hasta las 103 victorias el 31 de agosto de 1943, por lo que recibió, consiguientemente, la codiciada *Eisenlaub* (Hojas de Hierro). Después de asumir un destino de plana mayor en París, Grasser se incorporó a la JG 1 en las últimas semanas del conflicto y para el final de la guerra había realizado 700 salidas, aunque no consiguió aumentar su registro. Al haber prestado sus servicios en el frente oriental fue encarcelado en Rusia durante cuatro años después de la guerra.

Hauptmann Wolfgang Tonne de la JG 53. Miembro de la 3./JG 53 durante la Batalla de Francia, Wolfgang Tonne permaneció con esta unidad durante el asalto a Inglaterra. A continuación, pasó un largo periodo de tiempo en el frente ruso, después de haber conseguido ya cinco victorias en el momento en el que comenzó las operaciones en el Este. Su registro total fue aumentando hasta que recibió la *Ritterkreuz* el 6 de septiembre de 1942 con su registro en 54. En noviembre Tonne se trasladó al norte de África. Su victoria nº 100 llegó el 24 de septiembre, por lo que fue condecorado con la *Eisenlaub*. Tonne murió al intentar aterrizar en Protville, Túnez, el 20 de abril de 1943. Consiguió 122 victorias y realizó 641 salidas durante sus dos años y medio de ininterrumpidos vuelos de combate, logrando todos sus derribos, excepto 26, en el Este.



Hauptmann Wolfgang Tonne

Leutnant Johann Pichler de la JG 77. Al incorporarse a la 7.*Staffel* en agosto de 1940, Pichler fue uno de los pilotos que tardó mucho tiempo en conseguir su primera victoria. Ésta llegó por fin el 16 de mayo de 1941 cuando derribó un Hurricane. Manejar el Bf 109 desde los áridos terrenos de aterrizaje era un peligro que ni siquiera los mejores pilotos podían siempre compensar, especialmente si sus aparatos habían sufrido daños de combate. Johann Pichler sufrió uno de estos aterrizajes forzosos el 22 de mayo cuando su Bf 109E-7 sufrió un 85 % de daños en Molais. Mientras fueron aumentando las salidas de Pichler, la JG 77 en-

traba en combate en Rusia, Italia y Rumanía, así como en el norte de África, y su registro total de victorias aumentó hasta un impresionante 75, incluyendo 29 en el Este y 16 bombarderos cuatrimotores en Occidente. Hospitalizado en Rumanía, Johann Pichler cayó en manos rusas el 30 de agosto de 1944. La condecoración con la *Ritterkreuz* por su 75ª victoria se anunció el 7 de septiembre, aunque debido a su encarcelamiento, Pichler nunca recibió físicamente su medalla.



Leutnant Johann Pichler

La formación de un *Experten*

Cuando los franceses acuñaron por vez primera el término *as* para distinguir a los pilotos que hubieran derribado un número de aviones enemigos en combates aéreos durante la I Guerra Mundial, los alemanes, al igual que sus adversarios, estipularon que se tenían que lograr 10 derribos antes de que se pudiera llamar as a un piloto. Ambos bandos promovieron este registro porque facilitaba el que se escribiera en la prensa diaria sobre las audaces hazañas aéreas, todavía un fenómeno muy nuevo para la mente del público en general en 1917. Los ases estaban por encima de las carnicerías que había sobre el terreno y parecían dar a la guerra una nueva dimensión que evocaba los días en los que los caballeros se enfrentaban en las justas para dirimir sus diferencias. Con la implicación de que el combate aéreo era más individualista y caballeroso que las masacres humanas que permitían los ejércitos, se estableció más o menos la idea del as en la tradición de la aviación.

Ninguno de los bandos se olvidó de los ases cuando estalló la II Guerra Mundial y la Luftwaffe siguió considerando los diez derribos en el aire como la base para los ases, o *Experten*, y para la concesión de medallas y/o ascensos. La superación de este registro normalmente traía consigo más galardones y, en muchos casos, la concesión de la codiciada *Ritterkreuz* o Cruz de Caballero, complementada con la *Eisenlaub* (Hojas de Roble), la *Schwerin* (Espadas) y la *Brillianten* (Diamantes).



Una instantánea informal del mayor *Experte* de la JG 27 mientras deja el *Amarillo 14* en las hábiles manos del personal de tierra. La importante mancha del tubo de escape en el fuselaje de este F-4/Z Trop sugiere un cierto movimiento brusco del mando de gases durante su última salida. Según se fue extendiendo su fama, la mayor parte del tiempo que Marseille pasaba en tierra a comienzos de 1942 servía para responder al correo de sus admiradores desde Alemania y entretener a los peces gordos de la Luftwaffe. Sin embargo, cuando llegó el amargo otoño quedó relegado a valerse por sí mismo.

Sin embargo, estas condecoraciones no eran automáticas. En un intento por evitar que se devaluaran las más altas condecoraciones de Alemania, se aumentó continuamente la estipulación del número de derribos de cazas y se introdujo un sistema de puntos. Como habían descubierto los franceses durante la I Guerra Mundial, resultaba más fácil lograr victorias en unos frentes que en otros, y la Luftwaffe estableció una distinción entre las victorias en los frentes occidentales y en los orientales. La razón de la disparidad de criterio entre los alemanes, los franceses y los británicos en cuanto a los diez derribos, frente a los estadounidenses que reconocieron el cinco como el número para la I Guerra Mundial, era simplemente de oportunidad. Muchos pilotos aliados y alemanes ya habían conseguido más de diez victorias cuando se acuñó el término en 1917, mientras que las Fuerzas Aéreas de EE. UU. acababan de entrar en la guerra. Al mando estadounidense no le pareció realista, con el final del conflicto a la vista, establecer el registro base demasiado alto, así que se quedó en cinco. Desde entonces esta cifra ha quedado como el número reconocido de forma universal.

APÉNDICES

Asignaciones de los cazas Bf 109 de la Luftwaffe en el teatro de operaciones del Mediterráneo entre 1941 y 1944; fuerzas en los periodos clave de la campaña seleccionados

		NÚMERO DISPONIBLES	
		en la fuerza	*en servicio*
1.La concentración de 1941	a)	14	11
	b)	36	28
	c)	163	134
	d)	154	98
2.Antes de El Alamein (20/9/1942)		194	125
3.Cerca del final en Túnez (10/3/1943)		235	137*
4.En la defensa de Sicilia (10/7/1943)		324	182
5.La cabeza de puente de Anzio (3/4/1944)	-	93	
6.El final en Italia (5/9/1944)		54	37

* Excluyendo el Mediterráneo Oriental y los Balcanes

1. La fuerza de cazas Bf 109 en el teatro de operaciones en detalle: 1941

a) Los primeros Bf 109 en la zona del Mediterráneo fueron los de la *Staffel* de Müncheberg que llegaron a Sicilia como parte de la *X.Fliegerkorps* para los ataques contra Malta el 9/2/1941. Su primera aparición en la Orden de Combate para el 22/3/1941 decía lo siguiente:

X.Fliegerkorps (10ª Fuerza Aérea)

	en plantilla	*en servicio*
7./JG 26 Gela (Sicilia)	14	11

b) Los primeros Bf 109 en el norte de África pertenecían al I./JG 27, operativo a partir del 14/4/1941; la Orden de Combate para el 26/4/1941 decía lo siguiente:
X.Fliegerkorps (10ª Fuerza Aérea)

	en plantilla	*en servicio*
7./JG 26 Gela (Sicilia)	15	10
Fliegerführer Afrika (Mando Aéreo de África)		
I./JG 27 Ain El Gazala	21	18
Total:	**36**	**28**

c) En mayo, después de la finalización de la campaña de los Balcanes, las unidades de Bf 109 de la *VIII.Fliegerkorps* se reunieron en Grecia para la invasión de Creta. La presencia de los Bf 109 en la zona del Mediterráneo para el día 17/5/1941 era la siguiente:

X.Fliegerkorps (10ª Fuerza Aérea)

		en la fuerza	*en servicio*
7./JG 26 Gela (Sicilia)		15	15
Fliegerführer Afrika (Mando Aéreo de África)			
I./JG 27 Ain El Gazala		29	22
VIII.Fliegerkorps (8ª Fuerza Aérea)			
Stab JG 77	Molaoi (Grecia)	6	5
II./JG 77	Molaoi (Grecia)	3	43
III./JG 77	Molaoi (Grecia)	42	33
I.(J)/LG 2	Molaoi (Grecia)	28	26
Total:		**134**	

d) En junio, la 7./JG 26 se reunió brevemente con el I./JG 27 en el norte de África, antes de volver a Francia. De igual forma, la *VIII.Fliegerkorps* abandonó el teatro de operaciones del Mediterráneo como preparación para el inminente ataque contra Rusia. Durante el resto del año, la presencia de la JG 27 en el norte de África aumentó de forma gradual; el II.JG/27 llegó en septiembre y el III./JG 27 en diciembre. A finales de año, se envió a la JG 53 a Sicilia para reanudar las operaciones contra Malta. De esta forma, para el 27/12/1941, la fuerza de Bf 109 era la siguiente:

Fliegerführer Afrika (Mando Aéreo de África)

	en la fuerza	*en servicio*
Stab JG 27Arco	3	3
I./JG 27 Arco	24	10
II./JG 27 Arco	22	20
III./JG 27 Arco	20	10

La *II.Fliegerkorps* (2ª Fuerza Aérea) sustituyó a la *X.Fliegerkorps* en Sicilia

Stab JG 53Comiso (Sicilia)	6	6
I./JG 53Gela (Sicilia)	40	31
II./JG 53Comiso (Sicilia)	39	28
III./JG 53Catania (Sicilia)	0	0*

(* Sus Bf 109 pasaron a la JG 27 cuando se retiró a este *Gruppe* del servicio en Libia y volvió a Sicilia para reequiparse)

Total:	**154**	**98**

2. La presencia de los Bf 109 en el teatro de operaciones del Mediterráneo para el 20/9/1942 (en el momento culminante de la campaña del Desierto Occidental, un mes antes de El Alamein)

Luftflotte 2 (Flota Aérea 2)

Fliegerführer Afrika (Mando Aéreo de África)

		en la fuerza	*en servicio*
Stab JG 27	Sanyet/Quotaifiya	3	2
I./JG 27	Turbiya	28	15
II./JG 27	Sanyet	26	16
III./JG 27	Sanyet/Quasaba	28	18
III./JG 53	Quasaba Este	27	14
Total:		**112**	**65**

II.Fliegerkorps (2ª Fuerza Aérea) en Sicilia

Stab JG 53	Comiso	5	5
II./JG 53	Comiso	32	25
I./JG 77	Comiso	34	24
Total:		**71**	**54**

X.Fliegerkorps (10ª Fuerza Aérea) en Grecia y Creta

Jagdkommando 27* Kastelli (Creta) (Destacamento de Caza 27)	11	6

(* También conocida como *Jagdkommando Kreta*)

Total:	**194**	**125**

3. La presencia de Bf 109 en el Mediterráneo para el 10/3/1943*
(* hacia el final de Túnez y la última evacuación de África)

Luftflotte 2 (Flota Aérea 2)

II. Fliegerkorps (2ª Fuerza Aérea)

		en la fuerza	*en servicio*
II./JG 27	Sicilia	31	18
9./JG 53	Sicilia	8	5

Fliegerführer Afrika (Mando Aéreo de África)

Stab JG 53	Túnez	3	3
I./JG 53	Túnez	36	19
II./JG 53	Túnez	33	25
III./JG 53*	Túnez	47	26
(* menos la *9.Staffel*)			
Stab JG 77	Túnez	3	2
I./JG 77	Túnez	26	17
II./JG 77	Túnez	24	11
III./JG 77	Túnez	24	11
Total:		**235**	**137***

(* excluyendo a la *X.Fliegerkorps* en el Medit. oriental)

4. La presencia de los Bf 109 en el Mediterráneo para el 10/7/1943 (preparando la defensa de Sicilia)

Luftflotte 2 (Flota Aérea 2)

(todas las unidades desplegadas en Sicilia o en el sur de Italia)

	en la fuerza	*en servicio*
IV./JG 3	36	28
II./JG 27	22	14
Stab JG 53	6	2
I./JG 53	36	15
II./JG 53	22	18
III./JG 53	30	12
Stab JG 77	3	2
I./JG 77	39	18
II./JG 77	35	3
III./JG 77	36	30

Lw.Kdo Südost (Mando Suroriental de la Fuerza Aérea)

X.Fliegerkorps (10ª Fuerza Aérea)
(todas las unidades desplegadas en Grecia/Creta)

Stab JG 27	2	1
III./JG 27	28	19
IV./JG 27	29	20
Total:	**324**	**182**

5. La presencia de los Bf 109 en el Mediterráneo para el 3/4/1944 (en el momento de la batalla de la cabeza de puente de Anzio)

Luftflotte 2 (Fuerza Aérea 2)

Fliegerführer Afrika (Mando Aéreo de África)
Jagdabschnittsführer Süd (Jefe del Sector Sur de Cazas)

		en servicio
III./JG 53	Arlena	15
II./JG 77	Drago	15

Jagdfliegerführer Oberitalien
(Jefe de Cazas del Norte de Italia)
Jagdabschnittsführer Öst
(Jefe del Sector de Cazas Oriental)

Stab JG 53	Tricesimo	2
I./JG 53	Maniago	20
Stab JG 77	Idome	2
I./JG 77	Lavariano	27
Jagdfliegerführer Mitte (Jefe del Sector de Cazas Central)		
I./JG 4*	Ferrara	0

(* reequipándose)

Lw.Kdo.Südost (Mando de la Fuerza Aérea Suroriental)

Kom.Gen.d.dtsch.Lw.i.Griechenland (Jefe Supremo de la Luftwaffe en Grecia)		
7./JG 27		
1 Schwarm: Kalamaki (Grecia)	4	
1 Schwarm: Malames (Creta)	4	
1 Schwarm: Gaddura (Rodas)	4	
Total:	**93**	

6. La fuerza de caza de Bf 109 en el Mediterráneo en 1944 (hacia el final de la campaña italiana)

Aparición final de los Bf 109 de la Luftwaffe en la Orden de Combate en el Mediterráneo con fecha de 5/9/1944

Luftflotte 2 (Flota Aérea 2)

	en la fuerza	*en servicio*
II./JG 77	54	37
Ghedi (norte de Italia)		

Posteriormente, los Bf 109 en el Mediterráneo (norte de Italia) se redujeron únicamente a aparatos de reconocimiento de la Luftwaffe y de los Gruppi de la República de Italia*)
(* para el 9/4/1945)

I° Gruppo Caccia	45	37
II° Gruppo Caccia	32	16
III° Gruppo Caccia	21	13 (no op.)
Total:	**98**	**66**

LOS JAGDFLIEGER DE LAS UNIDADES DE CAZA DE LA LUFTWAFFE EN LOS TEATROS DE OPERACIONES DEL NORTE DE ÁFRICA Y EL MEDITERRÁNEO

rl: registro a la llegada al teatro de operaciones
rf: registro final en el desierto
RK: poseedores de la *Ritterkreuz* (Cruz de Caballero)
E: *Eisenlaub* (Hojas de Roble)
MEC: muerto en combate
PdG: prisionero de guerra

Nombre y graduación	registro	notas
7./JG 26		

(Distintivo de corazón rojo); Sicilia (Gela) del 9 de febrero a finales de agosto de 1941, aparentemente llegaron 12 pilotos y se conocen a los nueve siguientes:

Nombre y graduación	registro	notas
Ehlen, Uffz Karl Heinz		
Haugk, Helmut	6	(del III.Gr)
Johannsen, Fw Hans		
Kestel, Fw Melchior		
Kuhdorf, Fw Karl		
Laub, Gefr Karl		
Liebing, Uffz ?		
Mietusch, Ltn Klaus		
Müncheberg, Oblt Joachim	23 rl/135 rf	RK (MEC 23/3/1943)

I/JG 27

(Bf 109E) a Libia, 18 de abril de 1941, a Alemania 12 de noviembre de 1942 (con la Stab/JG 27), recibió los Bf 109F-4 sept. 1941

Nombre y graduación	registro	notas
Espenlaub, Obfw Albert	14	PdG 13, dic 1941
Elles, Fw Franz	5 rf	
Forster, Oberfw Hermann	6 rl	
Franzisket, Oblt Ludwig (Jefe pers)	14 rl/37 rf	RK
Geisshardt, Fritz	10 rf	
Grimm, Joseph	5 rf	
Hoffmann, Freidrich	11 rf	
Homuth, Oblt Gerhard	15 rl/46 rf	RK (3.St Kap; Kdr)
Kaiser, Emil	5 rf	
Keppler, Gerhard	6 rf	
Kothmann, Ltn Willi	7 rl	
Körner, Friedrich	36 rf	
Kowalski, Herbert	5 rf	
Maak, Ernst	6 rf	
Marseille, Oberfh Hans-Joachim	7 rl/158 rf	RK/E MEC 30 sept 1942 (como Hptm)
Mentnich, Karl	5 rf	
Neumann, Hptm Eduard	9 rl	(Kdr/Kdre mayo 1942)
Remmer, Hans	14 rf	
Redlich, Oblt Karl-Heinz	10 rl	RK (1.St Kap) MEC 20/5/1945
Schmidt, Heinz	5 rf	
Schneider, Hugo	9 rf	
Schroer, Ltn Werner	61 rf	
Sinner, Rudolf	32 rf	(también II.Gr)
Stahlschmidt, Lt Hans-Arnold	59 rf	11.St Kap MEC 7 sept 1942
Steinhausen, Günther	40 rf	MEC 6 sept 1942
Von Lieres u. Wilkau, Karl	24 rf	

Nombre y graduación	registro	notas

II./JG 27

(con los Bf 109F septiembre de 1941; Bf 109G, 6 de noviembre de 1942; hasta Italia finales de noviembre 1942)

Nombre y graduación	registro	notas
Bendert, Karl Heinz	36 rf	
Borngen, Ernst	13 rf	
Clade, Emil	9 rf	
Düllberg, Ernst	10 rf	
Gerlitz, Hptm Erich (Kdr)	12 rf	al JG 53 5/1942
Heidel, Alfred	7 rf	
Jenisch, Kurt	9 rf	
Kientsch, Willi	15 rf	
Krenze, Herbert	6 rf	
Lippert, Hptm Wolfgang	25 rl/29 rf	(Kdre) PdG 23/nov/1941
Niederhofer, Hans	13	
Reuter, Uffz Horst	21	PdG mayo 1942
Rödel, Oblt Gustav	20 rl/52 rf	(4.St Kap) RK
Sawallisch, Obfw Erwin	19 rl	RK
Schneider, Ltn Bernd	14 rf	MEC 29 abril 1943
Schulz, Obfw Otto	9 rl/51 rf	destinado el 2/1942; RK; MEC 17 junio 1942
Steis, Heinrich	12 rf	
Stiegler, Franz	17 rf	
Vögl, Ferdinand	25 rf	

III./JG 27

(5 de mayo-finales de mayo de 1941) Sicilia; al Norte de África diciembre de 1941; a Creta/Grecia 12 noviembre de 1942)

Nombre y graduación	registro	notas
Kageneck, Oblt Erbo Graf von		67 rf RK/E, MEC 23 dic 1941

Stab./JG 27

(Diciembre de 1941; a Creta/Grecia 12 de noviembre de 1942)

Nombre y graduación	registro	notas
Woldenga, Maj Bernhard		(Kdre JG 27)

II./JG 3

(Desde diciembre de 1941; a la URSS en mayo 1942)

Nombre y graduación	registro	notas
Krahl, Hptm Karl-Heinz	20+ rl	RK, MEC (Malta) 14 abril 1942
Ohlrogge, Fw Walter	39 rl	RK
Kirschner, Ltn Joachim		
Brändle, Oblt Kurt	40+ rl	(origen 4./JG 53 St Kap., MEC 24 abril 1943
Schwager, Uffz Franz		

Nombre y graduación	registro	notas

I./JG 53

(a Sicilia a finales de noviembre de 1941; a la URSS en mayo de 1942; a Sicilia en octubre de 1942)

Nombre y graduación	registro	notas
Von Maltzahn, Maj Günther	50+ rl	RK/E
Schiess, Ltn Franz	15 rl	(8.St Kap), MEC 2 sept 1943
Kaminski, Hptm Herbert		(Kdr)
Quaet-Faslem, Ltn Klaus	5+ rl	(Jefe pers)
Müller, Oblt Freidrich-Karl *Tutti*	20 rl	(1.St Kap) Kdre como Hptm nov. 1942 con 100+
Tonne, Ltn Wolfgang	101 rl/122 rf	MEC 20 abril 1943
Crinius, Ltn Wilhelm	100 rl/114 rf	RK/E PdG 13 enero 1943
Möller, Ltn Hans	30+	(St Kap) PdG 25 marzo 1943

II./JG 53

(a Sicilia a finales de noviembre de 1941)

Nombre y graduación	registro	notas
Michalski, Ltn Gerhard	20	(4.St Kap)
Dinger, Ltn Fritz	67 rf	RK, MEC 23 nov 1942
Rollwage, Fw Herbert		RK

III./JG 53

(a Sicilia a finales de noviembre de 1941; a Libia diciembre de 1941; a Sicilia diciembre de 1941; a Libia 20 de mayo 1942; a Sicilia octubre de 1942)

Nombre y graduación	registro	notas
Altendorf, Oblt Heinz	14	(7.St Kap) PdG 15 dic. 1941
Bahnsen	6/7+	
Harder, Jürgen	16 rf	
Götz, Oblt Franz	30 rl+	(8.St Kap)
Klager, Ernst	5+	
Neuhoff, Ltn Hermann	37 rl/40 rf	RK, PdG 10 abril 1942
Schramm, Ltn Herbert	37 rl	
Seidel,	5+	
Stumpf, Obfw Werner	15 rl/ 47 rf	RK, MEC octubre 1942
Wilcke, Hptm Wolf-Dietrich	33 rl	RK, (al JG 3)

I./JG 77

(a Sicilia 6 julio 1942; al norte de África)

Nombre y graduación	registro	notas
Bär, Hptm Heinz	120 rl/130 rf	RK/E/Sch
Berres, Heinz-Edgar	7 rl/53 rf	(1.St Kap) MEC 24/7/1943
Freytag, Oblt Seigfried	49+ rl	RK
Geisshardt, Hptm Fritz	82 rl	RK/E

Nombre y graduación	registro	notas

II./JG 77

(al norte de África diciembre 1942)

Badum, Ltn Johannes	54 rf	MEC 12 enero 1943
Burckhardt, Oblt Lutz-Wilhelm	53 rl	
Hackl, Hptm Anton	118 rl	
Mader, Hptm Anton	50+ rl	
Reinert, Ltn Ernst-Wilhelm	104 rl	

III./JG 77

(al norte de África desde la URSS 28 octubre 1942)

Goedert, Oblt Helmut	25 rl	
Huy, Hptm Wolf-Dietrich	40 rl	PdG 29 octubre 1942
Kaiser, Herbert	7	
Omert, Oblt Emil	55 rl	
Ubben, Hptm Kurt	95 rl; 101	(Kdre)

Stab./JG 77

(al norte de África desde la URSS, 28 de octubre de 1942)

Müncheberg, Joachim (Kdre)	100+ rl/135 rf	MEC 23 marzo 1943
Steinhoff, Maj Johannes	150 rl	RK/E

II./JG 51

(al norte de África 14 noviembre de 1942; a Sicilia 20 abril 1943)

Grasser, Hptm Hartmann	92 rl	
Hafner, Fw Anton	62 rl/82 rf	MEC 17/10/1944
Heydrich, Oblt Hans		MEC 12/1/1943
Mink, Obfw Wilhelm		MEC 12/3/1945
Rammelt, Maj Karl	5+/46 rf	(Kdre)
Puschmann, Hptm Herbert	5+	

II./JG 2

(desde Francia al norte de África noviembre de 1942) Fw 190A; (a Francia marzo 1943)

Bühligen, Oblt Kurt	40	(Norte de África)
Rudorffer, Ltn Erich	27	(Norte de África)
Dickfeld, Oblt Adolf	18	(Norte de África)
Goltzsch, Obfw Kurt	14	(Norte de África)

11./JG 2

(a Sicilia noviembre 1942); Bf 109 (refuerzo del II./JG 53)
Meimberg, Oblt Julius

Nombre y graduación	registro	notas

11./JG 26

(al norte de África noviembre 1942; refuerzo del II./JG 51)

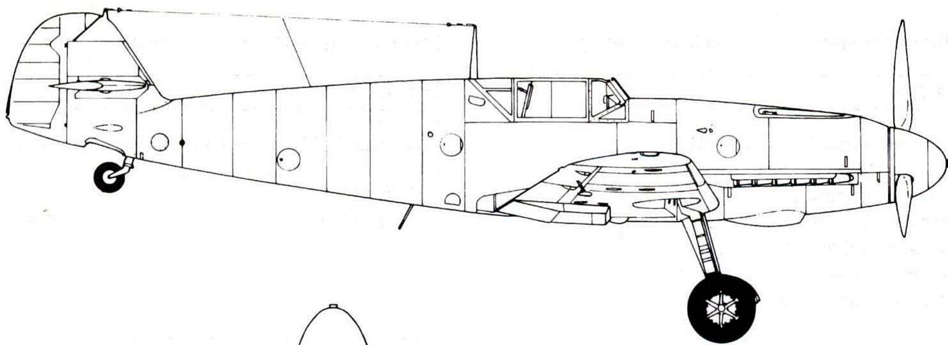
Westphal, Oblt Hans-Jürgen	22 rf	(11.St Kap)

Especificaciones

Messerschmitt Bf 109E-7/Tropicalizado
Modelo: caza monoplaza.
Armamento: dos cañones MG FF de 20 mm y dos ametralladoras MG 17 de 7,9 mm.
Motor: un Daimler-Benz DB 601A en V invertida. Potencia 1.050 caballos al despegue.
Dimensiones: envergadura de ala 9,86 m; longitud 8,63 m; altura 3,4 m.
Pesos: máximo al despegue 2.518 kg; en vacío 2.015 kg.
Actuaciones: velocidad máxima 566 km/h; velocidad crucero 476 km/h; techo de servicio 36.091 pies; radio de acción 659 km.

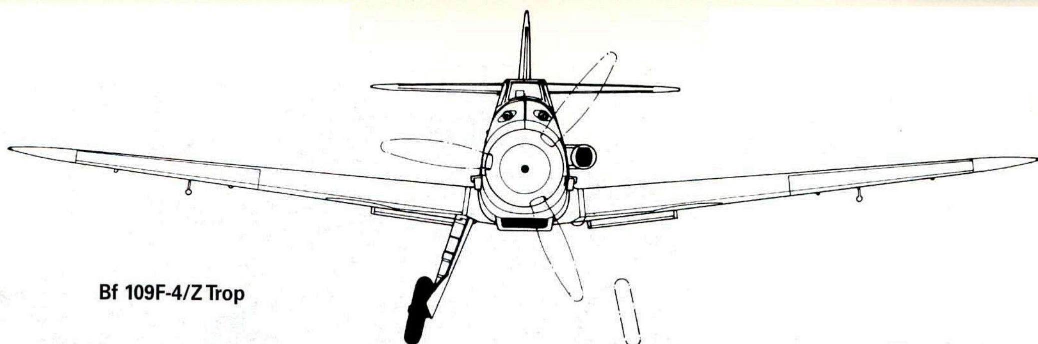
Messerschmitt Bf 109F-4
Modelo: caza monoplaza.
Armamento: un cañón MG 151 de 20 mm y dos ametralladoras MG 17 de 7,9 mm.
Motor: un Daimler-Benz DB 601E en V invertida. Potencia 1.350 caballos al despegue.
Dimensiones: envergadura de ala 9,88 m; longitud 8,83 m; altura 2,59 m.
Pesos: máximo al despegue 2.915 kg; en vacío 2.402 kg.
Actuaciones: velocidad máxima 534 km/h; velocidad crucero 496 km/h; techo de servicio 39.370 pies; radio de acción 707 km.

Messerschmitt Bf 109G-6
Modelo: caza monoplaza.
Armamento: un cañón Mk 108 de 30 mm o un cañón MG 151 de 20 mm y dos ametralladoras MG 17 de 7,9 mm, además de una adaptación opcional de dos cañones de 20 mm en góndolas bajo las alas.
Motor: un Daimler-Benz DB 605AM en V invertida. Potencia 1.475 caballos al despegue.
Dimensiones: envergadura de ala 9,9 m; longitud 8,83 m; altura 2,5 m.
Pesos: máximo al despegue 3.415 kg; en vacío 2.687 kg.
Actuaciones: velocidad máxima 544 km/h; velocidad crucero 496 km/h; techo de servicio 37.890 pies; radio de acción 560 km.

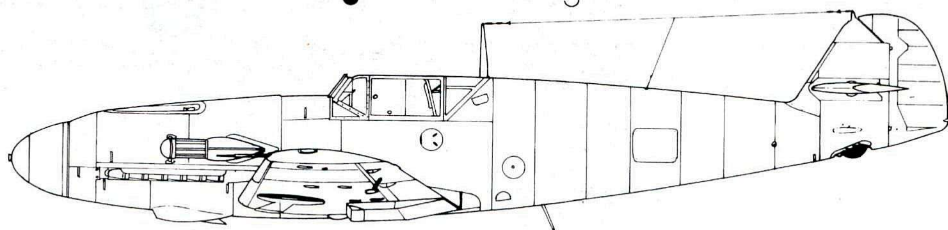


Bf 109F-4/Z Trop

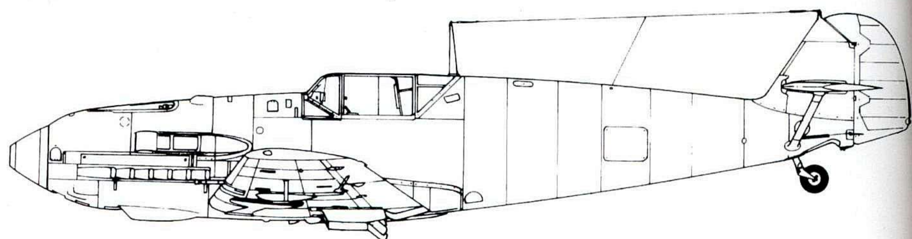
Messerschmitt Bf 109
Escala 1:72



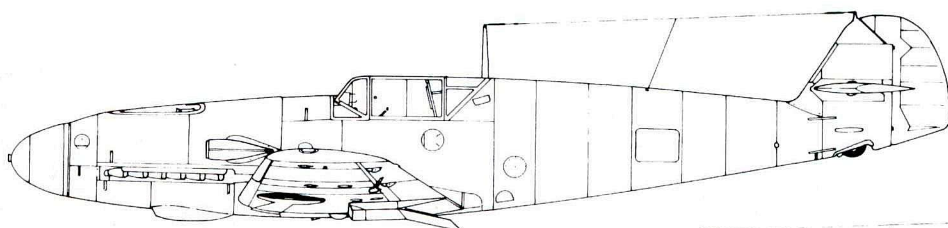
Bf 109F-4/Z Trop



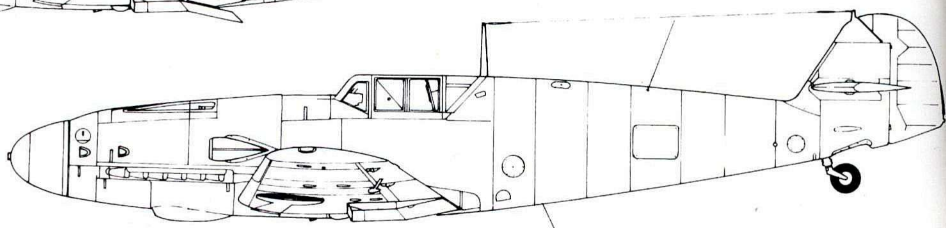
Bf 109F-4/Z Trop



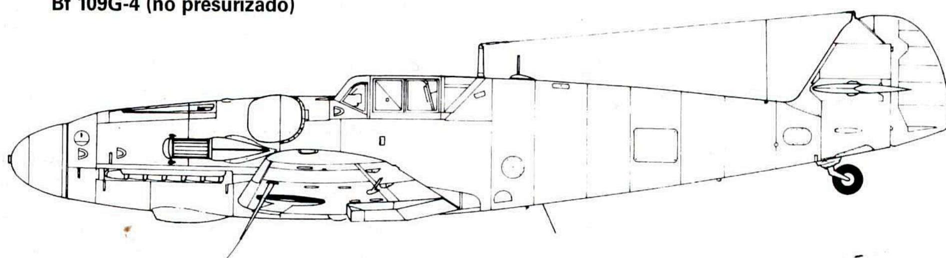
Bf 109E-4/ Trop



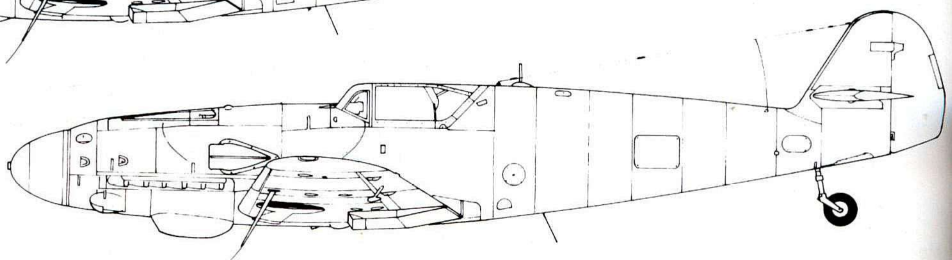
Bf 109F-2/ Trop



Bf 109G-4 (no presurizado)



Bf 109G-6/Trop

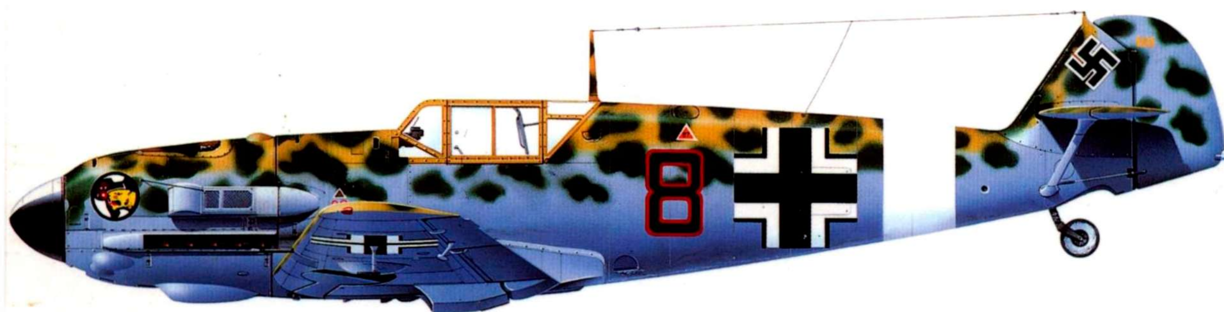


Bf 109G-10
(rueda de cola larga)

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



Completamente superados en número a lo largo de su corta estancia de dos años en el desierto occidental, los excelentes pilotos de caza de la *Jagdgeschwader* en este teatro de operaciones desarrollaron una eficaz campaña en apoyo del *Afrika Korps* de Rommel contra las fuerzas británicas y estadounidenses. Dependiendo casi exclusivamente del caza básico de la Luftwaffe de la II Guerra Mundial –el Messerschmitt Bf 109–, estos ases curtidos en combate utilizaron el superior rendimiento de sus aviones para lograr resultados increíbles contra los aliados. De igual forma, una vez que fueron expulsados del Norte de África, estas unidades siguieron asumiendo la lucha contra la RAF y la Fuerza Aérea del Ejército de los EE.UU. desde las bases improvisadas en el norte de Italia.



OSPREY AVIATION

ediciones del Prado